



МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

В.А. Свиркин, Т.Л. Соловьева

## ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Учебно-методическое пособие  
по изучению дисциплины  
и выполнению контрольной работы

для студентов  
направления 23.03.01  
заочной формы обучения

Москва  
2017

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ  
БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

**«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (МГТУ ГА)**

---

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

## **ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО**

**Учебно-методическое пособие**  
по изучению дисциплины  
и выполнению контрольной работы

*для студентов  
направления 23.03.01  
заочной формы обучения*

**Москва-2017**

ББК 34С4  
С24

Рецензент д-р юрид. наук, д-р техн. наук Б.П. Елисеев

Свиркин В.А., Соловьева Т.Л.

С24        Транспортное право: учебно-методическое пособие по изучению дисциплины и выполнению контрольной работы. – М.: МГТУ ГА, 2017. – 45 с.

Данное учебно-методическое пособие издается в соответствии с рабочей программой учебной дисциплины «Транспортное право» по учебному плану для студентов направления 23.03.01 заочной формы обучения.

Рассмотрено и одобрено на заседаниях кафедры 11.04.2017 г.  
и методического совета 13.04.2017 г.

---

Подписано в печать 07.08.2017 г.

|                 |                  |                  |
|-----------------|------------------|------------------|
| Печать офсетная | Формат 60x84/16  | 2,41 уч.-изд. л. |
| 2,66 усл.печ.л. | Заказ № 1725/219 | Тираж 60 экз.    |

---

*Московский государственный технический университет ГА  
125993, Москва, Кронштадтский бульвар, д. 20  
ООО «ИПП «ИНСОФТ»  
107140, Москва, 3-й Красносельский переулок, д. 21, стр. 1*

©    Московский государственный  
технический университет ГА, 2017

## **Учебный план дисциплины**

Дисциплина «Транспортное право» изучается на IV курсе заочного обучения по направлению «Технология транспортных процессов» (бакалавриат), профиль подготовки *Организация перевозок и управление на воздушном транспорте*.

Итогом освоение дисциплины является сдача экзамена.

Общий объем учебных часов на дисциплину по плану заочного обучения составляет 144 часа, из них общий объем аудиторных часов (14) включает 6 часов лекций и 8 часов – практических занятий. Таким образом, самостоятельной работе студентов отведено 130 часов.

При изучении дисциплины студенты выполняют 1 контрольную работу.

## **Основные сведения о дисциплине**

Дисциплина «Транспортное право» относится к обязательным учебным дисциплинам вариативной части учебного плана образовательной программы направления подготовки (специальности) 23.03.01 Технология транспортных процессов, квалификация (степень) – бакалавр.

Дисциплина Транспортное право направлена на обеспечение изучения дисциплин: Безопасность на воздушном транспорте, Система обеспечения авиационной безопасности, а также выполнения выпускной квалификационной работы.

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 транспорта, и прежде всего, воздушного, которые коснулись всего транспортного комплекса страны.

Одним из основных принципиальных изменений является переход от государственного принципа целесообразности в системе управления транспортным комплексом к принципу соблюдения норм действующего законодательства. Этому процессу во многом способствует интеграция транспорта России в мировую транспортную систему и, соответственно, необходимость гармонизации национального законодательства России с международными правилами и, прежде всего, если мы говорим о гражданской авиации, с правилами ИКАО.

Дальнейшая демократизации нашего общества предполагает расширение прав специалистов всех уровней с одновременным ростом ответст-

венности каждого за порученный участок работы. Это обстоятельство конкретно ставит вопрос о неуклонности соблюдения всех законодательных актов.

Современный специалист высокой квалификации в сфере организации перевозок и управление на воздушном транспорте не мыслим сегодня как без хороших профессиональных знаний, так и без понимания смысла норм воздушного права, без умения применять эти нормы на практике. Проблемы в правовой подготовке авиационного персонала, незнание путей совершенствования воздушного законодательства, ведут в ряде случаев к искажению мотива деятельности при возникновении особых ситуаций, 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 транспортного законодательства, прежде всего воздушного, в соответствии с профилем подготовки, выработка 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.

Учитывая интеграцию транспорта, и прежде всего воздушного, в мировую транспортную (соответственно, авиационную) систему, студенты должны уметь сопоставлять национальные источники воздушного права с актами международных организаций гражданской авиации.

В результате освоения дисциплины студент должен:

### **Знать**

- иерархию транспортного законодательства;
- правовые основы ответственности сторон-участников транспортного процесса;
- правовые основы функционирования железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного транспорта;
- систему органов государственного управления в сфере транспорта;
- правовые основы транспортной безопасности.

### **Уметь:**

- применять действующее транспортное законодательство в профессиональной деятельности для решения конкретных практических задач;
- принимать взвешенные управленческие решения, основанные на знании действующего транспортного законодательства.

### **Владеть навыками:**

- защиты нарушенных прав участников транспортных правоотношений;
- оценивания юридических последствий принимаемых организационно-управленческих решений.

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

При самостоятельной работе над курсом «Транспортное право» студентам рекомендуется:

1. Прослушать перед началом изучения дисциплины установочную лекцию по курсу «Транспортное 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 использовать публикации последних лет 2-х лет).
4. Составить краткий конспект, отражающий самостоятельную работу над правовыми источниками.
5. Выполнить контрольную работу соответствующего варианта, опираясь на действующее транспортное законодательство.

Следование указанным рекомендациям позволит студенту успешно защитить контрольную работу и пройти итоговый контроль.

При изучении курса необходимо помнить, что происходит постоянное изменение законодательства, поэтому при работе с источником права проверяйте его действие во времени.

Если возникают сложности в процессе изучения той или иной темы, можно обратиться за очными или заочными консультациями преподавателей кафедры Государственного регулирования и права.

В данном пособии в краткой форме изложены основы транспортного права. Для 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. Конвенция о Международной морской организации. Женева, 1948 г.

3. Конвенция ООН по морскому праву, Монтеро - Бэй, 1982 (UNCLOS).

4. Doc.9734/AN959 ИКАО Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, 1999

5. Doc.8335 Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора. – ИКАО, 2001.

6. Doc. 9735 Руководство по проведению проверок, организации контроля за обеспечением безопасности полетов. – ИКАО, 2000.

7. Doc 9859/AN460, Руководство по управлению безопасностью полетов, 2009.

### **Нормативные правовые акты.**

8. Конституция Российской Федерации от 12.12.1993 г. в действующей редакции.

9. Гражданский Кодекс Российской Федерации. Часть I от 30.11.1994 г. №51-ФЗ в действующей редакции.

10. Гражданский Кодекс Российской Федерации Часть II от 26.01.1996 г. №14-ФЗ в действующей редакции.

11. Уголовный Кодекс Российской Федерации №63-ФЗ от 13.06. 1996 г. в действующей редакции.

12. Трудовой Кодекс Российской Федерации №197-ФЗ от 30.12. 2001 г. в действующей редакции.

13. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях №195-ФЗ от 30.12. 2001 г. в действующей редакции.

14. Воздушный кодекс РФ №60-ФЗ от 19.03.1997 г. в действующей редакции.

15. Кодекс торгового мореплавания ФЗ № 81-ФЗ от 30.04.1999 г. в действующей редакции.

16. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта ФЗ №259-ФЗ от 08.11.2007 г. в действующей редакции.

17. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ ФЗ №24-ФЗ от 7.03.2001 в действующей редакции

18. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации ФЗ №18-ФЗ от 10.01.2003 г. в действующей редакции

19. Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» №17-ФЗ от 10.01. 2003 г. в действующей редакции.

20. Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" в действующей редакции.

21. Федеральный закон «О транспортной безопасности» №16-ФЗ от 09.02.2007 г. в действующей редакции.

22. Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» №99-ФЗ от 04.05. 2011 г. в действующей редакции.

23. «Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» (утв. Постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 N 395) в действующей редакции.

24. Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации (утв. Постановлением Правительства РФ №138 от 11.03. 2010) в действующей редакции.

25. Федеральные авиационные правила "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил" (утв. Приказом Минтранса России от 25.09.2015 N 285).

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

27. Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (утв. приказом Минтранса от 31.07.2009 г. № 128) в действующей редакции.

28. Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажей воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов» (утв. приказом Министра транспорта РФ №147 от 12.09.2008) в действующей редакции.

29. 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.

30. 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.**

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

32. Елисеев Б.П. Воздушные перевозки. М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко» 2011.

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

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

35. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2007.

### **Электронные средства информации**

При изучении дисциплины рекомендуется обращаться к следующим порталам и сайтам:

- **www.pravo.gov.ru** -официальный интернет-портал правовой информации;
- **kremlin.ru** – официальный сайт Президента РФ;
- **duma.gov.ru** – официальный сайт Государственной Думы Федерального Собрания РФ;
- **government.ru** – официальный сайт Правительства РФ;
- **mintrans.ru** – официальный сайт Минтранса РФ;
- **rg.ru**- сайт Российской газеты;
- **consultant.ru** -компьютерная справочная правовая система Косультант Плюс;
- **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 I. Общетеоретические вопросы транспортного права**

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

Тема 1.2 Нормы транспортного права. Формы реализации. Применение норм транспортного права

#### **Раздел II. Правовые основы перевозочной деятельности**

Тема 2.1 Транспортная экспедиция

Тема 2.2 Перевозки железнодорожным транспортом

Тема 2.3 Перевозки водным (морским) транспортом

Тема 2.4 Перевозки автомобильным транспортом

Тема 2.5 Перевозки воздушным транспортом

#### **Раздел III. Правонарушения на транспорте**

Тема 3.1 Виды правонарушений на транспорте. Юридическая ответственность за правонарушения на транспорте

Тема 3.2 Процедура разрешение споров при нарушении транспортных обязательств

## **Раздел IV Правовые основы государственного регулирования деятельности в сфере транспорта**

Тема 4.1 Система органов государственного управления в сфере транспорта. Структура, полномочия.

Тема 4.2 Прямые и косвенные методы государственного регулирования в сфере транспорта.

Тема 4.3 Организационно-правовые основы обеспечения безопасности на транспорте.

## **Раздел V. Особенности функционирования авиационно-транспортной системы**

Тема 5.1 Воздушное пространство: структура, порядок использования.

Тема 5.2 Понятие авиационно-транспортной системы, структура, основные звенья, внутренние и внешние факторы, влияющие на функционирование АТС.

## **Раздел VI. Международное транспортное право**

Тема 6.1 Понятие международного транспортного права, принципы, источники.

Тема 6.2 Основные международные организации в сфере транспорта, цели деятельности.

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

### **Раздел I. Общетеоретические вопросы транспортного права**

#### **Тема 1.1. Предмет, метод, источники транспортного права. Иерархия транспортного законодательства**

##### ***Основные вопросы темы:***

Транспортное право как комплексная отрасль права. Источники транспортного права (нормативные правовые акты, нормативные договоры, судебные прецеденты, обычаи), иерархия транспортного законодательства по видам транспорта.

Изучение дисциплины «Транспортное право» начинается с освоения базовых понятий теории транспортного права. Это основа, которая служит фундаментом построения всей системы знаний, умений и навыков, необходимой для принятия юридически грамотных решений при осуществлении профессиональной деятельности в такой сфере деятельности, как организация перевозок и управление на воздушном транспорте.

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.

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 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 управлеченческих 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 (Указы Президента РФ, Постановления Правительства, акты министерств, федеральных служб, агентств и т.).

Совокупность всех нормативных правовых актов (НПА), регулирующих отношения в транспортной сфере, является **транспортным законодательством**.

Кроме нормативных правовых актов, которые обладают различной юридической силой в зависимости от того, какой государственный орган принимал в пределах своей компетенции, к источникам транспортного права относятся и нормативные договоры (например, договоры перевозки пассажиров, грузов, между авиапредприятиями и пр.), и решения судебных органов (precedents), и правовые обычаи, например, обычаи порта.

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 управляемых отношений, т.е. отношений субъектов транспортной деятельности с органами управления, – обязательность исполнения управляемых актов, принятых в пределах компетенции органов управления.

Различие сущности имущественных и управляемых отношений, возникающих в связи с транспортной деятельностью, вызывает необходимость использования для их регулирования различных методов правового регулирования (императивного и диспозитивного) и норм различных отраслей права (административного, гражданского, уголовного, трудового, земельного и т.д.).

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

#### Вопросы для самопроверки:

1. Понятие источника транспортного права.
2. Что такое транспортное законодательство?

Нормативные правовые акты и литература [1-35].

### **Тема 1.2 Нормы транспортного права. Формы реализации. Применение норм транспортного права**

#### ***Основные вопросы темы:***

Понятие нормы транспортного права, структура нормы (гипотеза, диспозиция и санкция в нормах транспортного права).

Правовое регулирование отношений в сфере транспортной деятельности предусматривает регламентирование всех видов правоотношений, возникающих в процессе эксплуатации транспорта. Юридической основой такого регулирования являются **правовые нормы транспортного права**, представляющие собой установленное или санкционированное государством общеобязательное правило поведения в сфере функционирова-

ния транспорта, за несоблюдение которого наступает юридическая ответственность.

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

В **гипотезе** нормы транспортного 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 для нарушителя последствия, которые могут наступить в случае нарушения предписания правовой нормы.

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

**Соблюдение** норм транспортного права означает воздержание от совершения действий, отнесенных транспортным 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 транспортного права предусматривает обязательное совершение определенных, предписанных этими нормами действий или выполнения конкретных обязанностей. Например, статья 41 Кодекса торгового мореплавания обязывает лиц (собственника судна или фрахтователя судна по бербоут-чартеру) сообщить в орган, в котором зарегистрировано судно, о любом изменении сведений, подлежащих внесению в Государственный судовой реестр, Российский международный реестр судов, реестр маломерных судов или бербоут-чarterный реестр, в течение двух недель со дня, когда им стало известно о таком изменении.

**Использование** норм транспортного 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 воздушного судна).

**Применение** как форма реализации норм транспортного права представляет собой процедуру применения общего правила к конкретному случаю 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 персонала транспортного комплекса. Она проявляется в умении оценивать правомерность принимаемых и реализуемых на практике решений по схеме применения норм транспортного права, т.к. в случае неадекватного решения в рамках занимаемой должности они 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 транспортного права, проведение толкования правовой нормы и принятие решения путем вынесения актов применения.

**Вопросы для самопроверки:**

1. Какие отношения являются предметом регулирования транспортного?
2. Что такое норма транспортного права?
3. Что такое соблюдение норм транспортного права?

Нормативные правовые акты и литература [31,34]

**Раздел II. Правовые основы перевозочной деятельности**

**Тема 2.1 Транспортная экспедиция**

***Основные вопросы темы:***

Понятие транспортной экспедиции, нормативная правовая база деятельности транспортных экспедиторов.

**Транспортно-экспедиционная деятельность** – оказание услуг по организации перевозок грузов любыми видами транспорта и оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов (экспедиционные услуги).

Экспедитор обязан оказывать услуги в соответствии с договором транспортной экспедиции. По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента – грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

**Особенности договора**

1. Договор транспортной экспедиции заключается в письменной форме.
2. Клиент должен выдать экспедитору доверенность (если она необходима для выполнения его обязанностей).
3. Клиент обязан представить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанности, предусмотренной договором транспортной экспедиции.
4. Экспедитор обязан сообщить клиенту об обнаруженных недостатках полученной информации, а в случае неполноты информации запросить у клиента необходимые дополнительные данные

Транспортно-экспедиционные услуги – услуги по организации перевозки груза, заключению договоров перевозки груза, обеспечению отправки и получения груза, а также иные услуги, связанные с перевозкой груза.

Экспедитор – лицо, выполняющее или организующее выполнение определенных договором транспортной экспедиции транспортно-экспедиционных услуг.

**Важные детали:**

1. Если из договора транспортной экспедиции не следует, что экспедитор должен исполнить свои обязанности лично, экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц.

2. Экспедитор, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, вправе удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения, понесенных им в интересах клиента расходов или до предоставления клиентом надлежащего обеспечения исполнения своих обязательств в части уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им расходов.

3. Любая из сторон имеет право на отказ от исполнения договора транспортной экспедиции, при этом она обязана предупредить об этом другую сторону в разумный срок, а также возместить другой стороне убытки, вызванные расторжением договора.

4. В случае одностороннего отказа от исполнения договора клиент или экспедитор также уплачивает штраф в размере десяти процентов суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат.

5. Перечень экспедиторских документов, порядок оказания и требования к качеству транспортно-экспедиционных услуг определены Правилами транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 08.09.2006 N 554.

Вопросы для самопроверки:

1. Каковы цели транспортно-экспедиторской деятельности?
2. Что может потребовать клиент от экспедитора по договору транспортной экспедиции?

Нормативные правовые акты и литература [14-20]

## Тема 2.2 Перевозки железнодорожным транспортом

***Основные вопросы темы:***

Особенности железнодорожного транспорта. ОАО (ПАО) РЖД как естественная монополия. Договор железнодорожной перевозки пассажиров и грузов.

Железнодорожный транспорт – особая подсистема транспортной системы России, которая на протяжении длительного периода времени выступала в качестве государственной собственности и в полном объеме контролировалась государством.

**В состав железнодорожного транспорта РФ входит транспорт:**

- **общего пользования**, доступный любому субъекту для перевозки пассажира, груза и багажа по установленным маршрутам движения состава и представляющий собой **производственно-технологический комплекс**, который включает в себя инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожный подвижной состав, другое имущество и предназначен для обеспечения потребностей физических и юридических лиц, государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях *публичного договора*, а также выполнения других работ или услуг, связанных с такими перевозками. Объекты этого комплекса технологически между собой взаимосвязаны, отсутствие их затрудняет, а в ряде случаев делает невозможным перевозочный процесс;
- **не общего пользования**, предназначенный для достижения определенных специальных целей и использования строго определенным кругом субъектов;
- **технологический транспорт** организаций, принадлежащий конкретным юридическим лицам. Используется ими для достижения целей технологического процесса, т.е. для получения результата деятельности соответствующей организации.

**Основные принципы функционирования железнодорожного транспорта:** устойчивость работы железнодорожного транспорта; доступность, безопасность и качество оказываемых услуг; развитие конкуренции и становление развитого рынка услуг железнодорожного транспорта; согласованность функционирования единой транспортной системы Российской Федерации.

**Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте** производится централизованно и относится к исключительной компетенции ПАО "Российские железные дороги", которое является единственным хозяйствующим субъектом. Решение об учреждении единого хозяйствующего субъекта принимается Правительством Российской Федерации.

Железнодорожные перевозки – естественная монополия. Двойственность государственного регулирования железнодорожного транспорта как естественной монополии предполагает и дифференциацию законодательства, которая включает в себя нормативные правовые акты (НПА), определяющие правовое положение железнодорожного транспорта как самостоятельного специализированного комплекса, а также НПА, определяющие специфику правового положения естественных монополий.

На железнодорожном транспорте подлежат лицензированию деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров, опасных грузов, а также погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам.

**Вопросы для самопроверки:**

- 1.Что такое естественная монополия?
- 2.Какова структура железнодорожного транспорта?

### **Тема 2.3. Перевозки водным (морским) транспортом**

#### ***Основные вопросы темы:***

Особенности водного транспорта. Речной и морской транспорт. Источники морского права. Договор морской перевозки пассажиров и грузов. Коносамент. Сталийное время, понятия демередж и диспач.

Перевозка грузов, пассажиров и их багажа – один из видов деятельности с использованием морских судов, относящаяся к торговому мореплаванию (помимо рыболовства, разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр; поисковых, спасательных и буксирных операций и пр.)

Важнейшими транспортными средствами в сфере водного (морского) транспорта являются суда (самоходные или несамоходные плавучие сооружения, используемое в целях торгового мореплавания), а объектами инфраструктуры – **морские порты**, представляющие собой совокупность объектов инфраструктуры, расположенных на специально отведенных территориях и акваториях и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта

На сегодняшний день в морском судоходстве, и прежде всего в международном, сформировались два типа торгового мореплавания: линейная форма ("liner service"), используемая для осуществления регулярных перевозок грузов, и трамповая ("tramp service") – для фрахтования судна или его части на определенный рейс. Подразделению морского судоходства на две организационные формы соответствуют два документа, лежащие в основе договора морской перевозки груза, – чартер и коносамент.

По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).

Основные признаки перевозок грузов в морском линейном сообщении: постоянство направления перевозок; установленное расписание движения судов; закрепленный тоннаж; перевозка грузов различных грузоотправителей; применение линейных тарифов; публичность услуг перевозчика.

В соответствии с КТМ под **морской линией** понимается сообщение между морскими портами, при котором перевозки судами грузов и (или) пассажиров и их багажа осуществляются на регулярной основе по распи-

санию. Морская линия подлежит регистрации Федеральным агентством морского и речного транспорта.

Договор морской перевозки может быть заключен: с условием предоставления для перевозки всего судна, его части или определенных судовых помещений (заключение договора фрахтования или чартер), или без такого условия (оформление договора **коносаментом**).

Коносамент составляется перевозчиком на основании погрузочных документов, подписывается представителем перевозчика (обычно капитаном судна) и выдается отправителю. Является строго формальной ценной бумагой, распоряжение которой означает передачу товара. В отличии от накладной (на железнодорожном, автомобильном, воздушном транспорте) – не просто сопровождает груз, а является **товарораспорядительным документом**. Как ценная бумага может быть именным, ордерным и предъявительским.

При прибытии судна в порт перевозчик обязан подать нотис(извещение) получателю о готовности. Срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой груза без дополнительных к фрахту платежей, называется сталийным временем, которое определяется соглашением сторон или, при отсутствии такого соглашения, сроками, обычно принятыми в порту погрузки. Сталийное время исчисляется в рабочих днях, часах и минутах, начиная со следующего дня после подачи уведомления о готовности судна к погрузке груза. В сталийное время не включается время, в течение которого погрузка груза не проводилась по причинам, зависящим от перевозчика, либо вследствие непреодолимой силы или гидрометеорологических условий, создающих угрозу сохранности груза или препятствующих его безопасной погрузке.

Размер платы, причитающейся фрахтователю за окончание погрузки груза до истечения сталийного времени (диспач), определяется соглашением сторон. При отсутствии соглашения сторон диспач исчисляется в размере одной второй демереджа (демередж – сумма, уплачиваемая перевозчику или фрахтователю за сверхнормативный простой судна под погрузкой или разгрузкой).

На водном транспорте подлежит лицензированию деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров, а также деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов;

#### Вопросы для самопроверки:

- 1.Что такое морской порт?
- 2.Чем коносамент отличается от железнодорожной накладной?

Нормативные правовые акты и литература [15,17,22]

## Тема 2.4 Перевозки автомобильным транспортом

### *Основные вопросы темы:*

Инфраструктура автомобильного транспорта, нормативная правовая база регулирования отношений в сфере автомобильного транспорта, особенности договора автомобильной перевозки. Иерархия автомобильного законодательства.

Автомобильный транспорт, как и водный, железнодорожный, воздушный, является частью транспортной системы Российской Федерации.

Перевозки автомобильным транспортом делятся по территориальному признаку на:

- городские (в черте населенного пункта);
- пригородные (до 50 км);
- междугородние – свыше 50 км;
- межреспубликанские (на территории нескольких субъектов)
- международные (за пределы территории Российской Федерации или на территорию Российской Федерации с пересечением Государственной границы России, в том числе транзитом через территорию страны).

Регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом осуществляются на основании публичного договора перевозки пассажира по маршруту регулярных перевозок, которые относятся к перевозкам транспортом **общего пользования**.

Регулярные перевозки пассажиров и багажа подразделяются на:

- 1) перевозки с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок;
- 2) перевозки с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок.

Заключение договора перевозки пассажира на автомобильном транспорте удостоверяется билетом, сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией, провоз пассажиром ручной клади за плату – квитанцией на провоз ручной клади.

Кроме регулярных, перевозки пассажиров и багажа могут быть по заказам и легковыми такси.

В случае невозможности осуществить перевозку пассажира и багажа предоставленным транспортным средством в связи с его неисправностью, аварией, другими аналогичными причинами пассажир имеет право воспользоваться выданными билетом, багажной квитанцией, квитанцией на провоз ручной клади в другом транспортном средстве, предоставление которого обязано обеспечить перевозчик.

Пассажир обязан хранить билет, багажную квитанцию, квитанцию на провоз ручной клади в течение всей поездки и предъявлять их по первому требованию лиц, осуществляющих контроль.

Важно иметь ввиду, что осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом без оформления путевого листа на соответствующее транспортное средство запрещено действующим законодательством (Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта).

Заключение договора перевозки груза подтверждается транспортной накладной. Транспортная накладная, если иное не предусмотрено договором перевозки груза, составляется грузоотправителем.

Грузовые перевозки могут быть централизованные и децентрализованные. При централизованных перевозках транспортная организация заключает договор с отправителем. При децентрализованном – договор заключается с каждым из получателей, по заданию которых отправляются грузы.

На автомобильном транспорте лицензируется деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек.

#### Вопросы для самопроверки:

1. Приведите пример нормативного правового акта, регулирующего отношения в сфере автомобильных перевозок?
2. Каковы особенности осуществления перевозок автомобильным транспортом?

Нормативные правовые акты и литература [16,22]

### **Тема 2.5 Перевозки воздушным транспортом**

#### ***Основные вопросы темы:***

Особенности воздушного транспорта. Источники воздушного права. Договор воздушной перевозки пассажиров, грузов, почты: стороны, обязательства сторон, прекращение договора в одностороннем порядке, процедура предъявления претензий при нарушении договорных обязательств.

Перевозки воздушным транспортом в соответствии с Воздушным кодексом РФ делятся на: **внутренние** – воздушные перевозки, при которых пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории Российской Федерации; и **международные** – воздушные перевозки, при которых пункт отправления и пункт назначения расположены: соответственно на территориях двух государств или на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.

По договору воздушной перевозки груза или по договору воздушной перевозки почты перевозчик обязуется доставить вверенные ему грузоотправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их уполномочен-

ному на получение груза или почты лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза или почты.

**Субъектами** правоотношений по такому договору являются авиационное предприятие, эксплуатант, перевозчик, грузоотправитель.

**Авиационным предприятиям** является 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 (т.е. работ, выполняемых с использованием полетов гражданских воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и других целей).

**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.

**Перевозчиком** является эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющий лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации вида деятельности в области авиации.

Договор перевозки грузов оформляется грузовой накладной, которая составляется отправителем.

Кроме того, перевозчик выполняет перевозку пассажиров, багажа, груза чартерными рейсами в соответствии с договором фрахтования воздушного судна (воздушного чартера). Воздушный чартер похож на аналогичный договор на морском транспорте.

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.

Лицензируется деятельность по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и деятельность по перевозкам воздушным транспортом грузов.

По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему указанного в билете места на воздушном судне, совершающем рейс, 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.

Обязательным условием перевозки воздушным транспортом пассажира, багажа, груза является закрепление на воздушном судне пассажир-

ского места и провозной емкости для перевозки пассажира, багажа, груза на определенный рейс и дату, т.е. **бронирование**.

Договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза или договор воздушной перевозки почты удостоверяется соответственно билетом и багажной квитанцией в случае перевозки пассажиром багажа, грузовой накладной, почтовой накладной.

**Вопросы для самопроверки:**

1. Сравните понятия авиационное предприятие и эксплуатант. В чем различие?

2. Каковы особенности заключения договора воздушной перевозки пассажиров?

Нормативные правовые акты и литература [14,31-34]

### **Раздел III. Правонарушения на транспорте**

#### **Тема 3.1 Виды правонарушений на транспорте. Юридическая ответственность за правонарушения на транспорте**

***Основные вопросы темы:***

Понятие проступков и преступлений в сфере эксплуатации транспорта. Понятие юридической ответственности, виды, состав правонарушения.

Противоправные деяния или правонарушения в сфере эксплуатации транспорта по характеру и степени общественной опасности можно разделить на:

1. *Преступления* – наиболее тяжкий вид правонарушения, зафиксированный только в уголовном законодательстве и влекущий самую соровую ответственность – в виде наказания. Это виновное противоправное поведение, нарушающее нормы уголовного права и наносящее ущерб самым существенным общественным отношениям (напр., нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, повлекшее повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба).

2. *Проступки* – это правонарушения, не признанные преступлениями. Они делятся на виды, в зависимости от отраслевой принадлежности:

а) *административные* – правонарушения, наносящие вред общественным отношениям в области государственного управления (например, управление воздушным судном, на котором отсутствует судовая и полетная документация)

б) *дисциплинарные* – представляют собой противоправные и виновные неисполнения либо ненадлежащие исполнения работником своих

трудовых обязанностей (например, опоздание работников транспортной сферы на работу, нарушение правил внутреннего трудового распорядка и т.д.);

в) *гражданско-правовые* – противоправные деяния, направленные на нарушение имущественных или личных неимущественных прав других лиц, например, нарушение условий договора перевозки перевозчиком или пассажиром (грузоотправителем).

Юридическая ответственность предполагает предусмотренную правовыми нормами обязанность субъекта права претерпевать неблагоприятные для него последствия правонарушения. Она наступает только за правонарушения, не может быть применена за иные общественно опасные деяния и всегда связана с наложением на субъекта дополнительных обязанностей или с ограничением его прав и свобод.

Юридическая ответственность может быть назначена лишь при существовании определенных правовых и фактических оснований, а именно: наличия нормы права, предусматривающей возможность применения мер ответственности за противоправное деяние (юридическое основание); факта совершение правонарушения (фактическое основание); правоприменительного акта, которым конкретизируется охранительная норма права, определяется конкретный вид и мера юридической ответственности (приговор суда и пр.).

За правонарушения в транспортной сфере при наличии всех признаков состава правонарушения наступает уголовная, административная, дисциплинарная (за дисциплинарные проступки), гражданско-правовая (за гражданско-правовые проступки – деликты) или материальная ответственность (за причинение ущерба или работнику транспортного комплекса, или имуществу работодателя).

Уголовная ответственность, например, может наступить при наличии состава преступления, включающего: объект преступления – безопасность функционирования транспорта (безаварийность движения или эксплуатации); объективную сторону преступления (нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспорта, причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, либо крупного ущерба; наличие причинно-следственной связи между деянием и наступившими общественно-опасными последствиями); субъект преступления – лицо, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанное соблюдать правила безопасности движения или эксплуатации транспорта; объективную сторону преступления – вину в форме неосторожности.

Для административной ответственности присущи все общие признаки юридической ответственности, однако, есть ряд особенностей, которые свойственны только этому виду ответственности. К ним можно отнести следующие: субъектами административной ответственности могут быть как физические, так и юридические лица; одним из оснований административной ответственности является наличие административного правонарушения; административное наказание применяется широким кругом полно-

мочных органов и должностных лиц в судебном и внесудебном (административном) порядке в пределах компетенции и т.д. Примеры административных правонарушений (проступков) в транспортной сфере содержатся, например, в главе 11 Кодекса об административных правонарушениях, которая так и называется «Административные правонарушения на транспорте».

Вопросы для самопроверки:

1. За какие противоправные деяния можно привлечь к ответственности работников транспортного комплекса?

2. Что такое состав преступления?

Нормативные правовые акты и литература [8-21,31]

**Тема 3.2. Процедура разрешение споров при нарушении транспортных обязательств**

***Основные вопросы темы:***

Претензионный порядок урегулирования споров при нарушении транспортных обязательств. Сроки подачи претензии при нарушении договоров перевозки на разных видах транспорта.

Общие положения о перевозках пассажиров, багажа, груза и почты изложены во второй части Гражданского кодекса РФ (40 глава). Здесь же подробно расписаны общие для транспорта (железнодорожного, автомобильного, водного, воздушного) нормы, определяющие общие случаи ответственности участников договора перевозки и порядок урегулирования споров.

Так, статья 793 определяет, что в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную Гражданским кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Причем важной является позиция, определяющая, что в большинстве случаев соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устраниении установленной законом ответственности перевозчика недействительны (если, только такая возможность при перевозках груза не предусмотрена транспортными уставами и кодексами).

Перевозчик, согласно закону, несет ответственность, установленную транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон, за неподачу транспортных средств для перевозки груза в соответствии с принятой заявкой (заказом) или иным договором, а отправитель – за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств. Однако они освобождаются от ответственности, например, если это произошло вследствие: непреодолимой силы, а также иных явлений стихийного ха-

рактера (пожаров, заносов, наводнений) и военных действий; прекращения или ограничения перевозки грузов в определенных направлениях, установленного в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом.

Кроме того, перевозчик несет ответственность за задержку отправления пассажира, за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа в определенных законодательством пределах, за причинение вреда жизни или здоровью пассажира. Однако важным при рассмотрении споров, вытекающих из нарушений условий договора перевозки, является обязательность первоначального предъявления претензий к перевозчику, и только при ее неудовлетворении, обращение с иском в суд.

Статья 797 Гражданского кодекса прямо указывает, что до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом. Иск к перевозчику может быть предъявлен грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в тридцатидневный срок.

Конкретные сроки предъявления претензий по каждым видам правоотношений определены в соответствующих транспортных уставах и кодексах.

#### Вопросы для самопроверки:

1. Следует ли сразу обращаться с иском в суд при утрате багажа перевозчиком?
2. В каком источнике права можно найти общие нормы, регулирующие отношения сторон договора перевозки.

Нормативные правовые акты и литература [9,10,14-19,31,32]

## **Раздел IV. Правовые основы государственного регулирования деятельности в сфере транспорта**

### **Тема 4.1 Система органов государственного управления в сфере транспорта. Структура, полномочия**

#### ***Основные вопросы темы:***

Понятие государственного регулирования, цели, задачи. Сравнение государственного управления и государственного регулирования. Правоисполнительная, правоохранительная и правотворческая деятельности как формы государственного регулирования.

Государственное регулирование транспортной деятельности является объективной необходимостью, т.к. транспорт – источник повышенной опасности. Транспортный комплекс является одним из секторов экономики, критичных с точки зрения удовлетворения общественных нужд и обес-

печения устойчивого функционирования и развития экономического комплекса в целом.

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

Цель ГР на транспорте – эффективное функционирование транспортной системы в целом и связанных с ней объектов инфраструктуры в настоящее время и их развитие в интересах будущих поколений.

По целевому назначению между государственным управлением и государственным регулированием нет принципиальных различий. Более того, по сути – регулирование – непременный атрибут государственно-управленческой деятельности, одна из ее функций. Однако государственное управление предполагает прямое и непосредственное вмешательство органов государства с использованием административных методов регулирования, а государственное регулирование позволяет использовать более широкий спектр средств и инструментов, в том числе методы и средства косвенного регулирования,

Можно выделить три формы государственного регулирования: правоприменительную, правоохранительную и правотворческую.

**Правотворческая** форма ГР представляет собой процесс подготовки и издания нормативных правовых актов, регулирующих соответствующую сферу деятельности.

**Правоохранительная деятельность** – это деятельность по защите прав соответствующих субъектов (авиапредприятий, аэропортов, морских портов, персонал транспортного комплекса и пр.), по предупреждению правонарушений в данной сфере, привлечению к ответственности виновных лиц.

**Правоприменительная** – работа по исполнению и применению регулирующего законодательства.

#### Вопросы для самопроверки:

- 1.Какое понятие шире: государственное управление или государственное регулирование?
- 2.Каковы цели государственного регулирования на транспорте?

Нормативные правовые акты и литература [23,31]

### **Тема 4.2 Прямые и косвенные методы государственного регулирования в сфере транспорта**

#### ***Основные вопросы темы:***

Основные методы государственного регулирования деятельности в транспортной сфере : прямые, косвенные, их сравнительная характеристика.

**Прямые** методы государственного регулирования характеризуются непосредственным властным воздействием государственных органов на регулируемые отношения, что характерно для сферы деятельности органов государственного управления, т.е. исполнительной ветви власти.

Они выражаются в принятии субъектом управления в рамках компетенции управленческого решения в виде правового акта управления (ПАУ), юридически обязательного для адресата и содержащего прямое предписание императивного (директивного) характера на совершение определенных действий. Примеры – лицензирование перевозочной деятельности, сертификация, контроль и надзор, государственная регистрация гражданских воздушных судов и пр.

ПАУ – всегда юридический вариант управленческого решения, т.е. с его помощью исполнительная власть решает задачи, поставленные законодательной властью. Они делятся на: нормативные правовые акты управления, которые регулируют однотипные общественные отношения путем установления правил должного поведения в данной сфере государственного управления, рассчитаны на длительное применение и не имеют конкретного адресата (например, федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в ГА РФ», Правила дорожного движения и т.д.). Индивидуальные правовые акты управления это правовые акты, которые носят ярко выраженный правоприменительный характер, они рассчитаны на однократное применение и всегда имеют конкретного адресата (например, штраф за нарушение Правил дорожного движения).

**Косвенные** методы государственного регулирования основываются на экономических средствах воздействия. Они действуют опосредованно через экономические интересы и выражаются в создании условий, влияющих на мотивацию должного поведения посредством материальных стимулов.

К таким методам относятся планирование, налогообложение (льготное), государственное субсидирование, денежно-кредитная и бюджетная политика, инструменты ценообразования и пр.

Выделяют два основных направления государственного регулирования. Первое направлено непосредственно на обеспечение безопасности на транспорте. Если говорить об авиации, то это обеспечение безопасности полетов, авиационной и транспортной безопасности и т.д. Второе направлено на регулирование отношений в экономической сфере, а именно, отношений собственности, отношений в сфере предпринимательской деятельности и пр.

Взаимная увязка этих двух направлений очень важна и возможна только на государственном уровне, позволяя сохранить баланс интересов пользователей и поставщиков коммерческой услуги по перевозке, обеспечив безопасность перевозочной деятельности, с одной стороны, и получение прибыли от этой деятельности – с другой.

Следует иметь ввиду, что нормативный договор также можно отнести к одному из методов государственного регулирования, так называемому правовому, т.к. договор, не соответствующий нормам права, установленным государством, будет считаться ничтожным (недействительным с момента заключения).

**Вопросы для самопроверки:**

- 1.Что такое прямые методы государственного регулирования?
- 2.Чем косвенные методы государственного регулирования отличаются от прямых?

Нормативные правовые акты и литература [8-31]

### **Тема 4.3 Организационно-правовые основы обеспечения безопасности на транспорте**

***Основные вопросы темы:***

Понятие транспортной безопасности: юридические основы деятельности по обеспечению транспортной безопасности. Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

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

К основным задачам обеспечения транспортной безопасности относятся: нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности; определение угроз совершения актов незаконного вмешательства; оценка уязвимости ОТИ и ТС, т.е. определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от угроз совершения актов незаконного вмешательства; категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; разработка и реализация требований и мер по обеспечению транспортной безопасности и пр.

Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на **субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков**, если иное не предусмотрено федеральными законами.

Степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства, является уровнем безопасности. В соответствии с действующим законодательством их три, определяющие степень защищенности транспортного комплекса от потенциальных, непосредственных или прямых угроз.

Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, т.е. отнесение их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его воз-

можных последствий, проводится в соответствии с Приказом Минтранса России от 21.02.2011 N 62 (ред. от 10.10.2013) "О Порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности" (Зарегистрировано в Минюсте России 16.03.2011 N 20150).

В области гражданской авиации наряду с понятием транспортная безопасность в соответствии с требованиями Международной организации гражданской авиации широко применяется понятие «авиационная безопасность».

**Авиационная безопасность** – состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации. При этом под незаконным вмешательством в деятельность в области авиации понимаются противоправные действия (бездействие), угрожающие безопасной деятельности в области авиации, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна либо создавшие угрозу наступления таких последствий.

Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта (на сегодня – Минтранс), а также органами внутренних дел, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

**Вопросы для самопроверки:**

1. Каковы цели обеспечения транспортной безопасности?
2. Что означает категорирование ОТИ и ТС?

Нормативные правовые акты и литература [21,23,31]

## **Раздел V. Особенности функционирования авиационно-транспортной системы.**

### **Тема 5.1. Воздушное пространство: структура, порядок использования.**

***Основные вопросы темы:***

Воздушное пространство Российской Федерации. Понятие полного, исключительного суверенитета. Классы (категории) воздушного пространства. Разрешительный порядок и уведомительный порядок использования воздушного пространства.

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), 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**.

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 (ВП)** – совокупность ограниченных вертикальной и горизонтальной плоскостями элементов воздушного пространства, которые предназначены для осуществления деятельности по использованию воздушного пространства, составляет

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.

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, суточного и текущего планирования использования воздушного про-

странства 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.

**Вопросы для самопроверки:**

- 1.Что означает принцип полного и исключительного суверенитета на воздушное пространство?
- 2.Каковы цели эшелонирования воздушного пространства?
- 3.В чем отличие разрешительного порядка использования воздушного пространства от уведомительного?

Нормативные правовые акты и литература [14,24,26,27]

**Тема 5.2 . Понятие авиационно-транспортной системы, структура, основные звенья, внутренние и внешние факторы, влияющие на функционирование АТС**

***Основные вопросы темы:***

АТС как сложная эргатическая система. Виды обеспечения полетов как внутренние факторы, влияющие на работу системы.

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 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.**

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 непосредст-

венным 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 единоличия**. Суть этого принципа – признание за командиром воздушного судна в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна 1) права отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения; 2) 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.

**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 присваивается государственный и регистрационный опознавательный 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.

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) воздушным движением; 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 аeronавигационной информации, касающейся выполняемого полета, а именно: сведений об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства и средствах радиотехнического обеспечения, необходимых для организации и выполнения полетов.

На эффективное функционирование авиационно-транспортной системы влияет не только слаженная работа ее основных звеньев, но и действие внутренних факторов, к которым относятся **виды обеспечения полетов, а также внешних факторов**, к которым, как правило, относят не подлежащие прогнозированию погодные явления, например, неконтролируемый сдвиг ветра и пр.

К видам обеспечения полетов Воздушный кодекс РФ, а также Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», относят: метеорологическое, радио, электро- и светотехническое, инженерно-авиационное, аэродромное, поисковое, аварийно-спасательное, авиатопливное и другое обеспечение полетов воздушных судов.

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 осуществляется в соответствии с требованиями Наставления по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники ГА (НТЭРАТ ГА) и других нормативных правовых актов и включает: содержание воздушных судов в исправном состоянии в

соответствии с установленными нормативами; 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.Какие специальные требования предъявляются к членам экипажа?
- 2.Какие задачи решаются при авиатопливном обеспечении полетов?
- 3.Каковы условия допуска ВС к эксплуатации?

Нормативные правовые акты и литература [14,25-31]

## **Раздел VI. Международное транспортное право**

### **Тема 6.1 Понятие международного транспортного права, принципы, источники**

#### ***Основные вопросы темы:***

Понятие международного транспортного права, принципы, источники.

**Нормы международного транспортного права** – это обязательные правила деятельности и взаимоотношений государства или иных субъектов в сфере транспорта. Это правила поведения общего характера, рассчитанные на неоднократное применение и обеспечиваемые в процессе реализации соответствующими принудительными мерами со стороны государств, участников международного транспортного взаимодействия.

Основные принципы международного права это: суверенное равенство государств; равноправие и самоопределение народов; неприменение силы или угрозы силой; мирное урегулирование споров; нерушимость границ; сотрудничество государств; добросовестное выполнение международных обязательств.

**Источниками международного транспортного права являются:**

- международный договор, т.е. (в соответствии с Венской конвенцией о праве международных договоров) международное соглашение, заключенное между государствами в письменной форме и регулируемое международным правом, независимо от того, содержится ли такое соглашение в одном документе, в двух или нескольких связанных между собой документах, а также независимо от его конкретного наименования (договор, конвенция, соглашение, протокол, устав и т.д.);

- международный обычай (Согласно Статута Международного суда ООН – доказательство всеобщей практики, признанной в качестве правовой нормы);

- акты международных конференций;
- акты международных организаций (в пределах компетенций принимают, как правило, акты – рекомендации, либо акты правоприменительного характера);
- акты международных судов.

Предметом регулирования международного транспортного права являются международные правоотношения, возникающие в связи с осуществлением перевозок грузов и пассажиров морским, железнодорожным, воздушным, автомобильным, речным и трубопроводным транспортом.

Регулирование транспортных отношений в основном осуществляется многосторонними и двусторонними конвенциями.

Одним из основных договоров по регламентации железнодорожных перевозок является Соглашение о международных перевозках 1980 г. (КОТИФ), учредившее Организацию международного железнодорожного

транспорта. В КОТИФ предусмотрены предельные сроки доставки грузов. Например, общие сроки доставки грузов составляют: большой скоростью – 400 км в сутки, малой скоростью – 300 км в сутки. Российская Федерация не является участницей Соглашения 1980 г., но его положения применяются при перевозках российских внешнеторговых грузов в страны Европы и из этих стран в Россию.

Следует иметь в виду, что во многих государствах – участниках международных транспортных организаций (ИКАО, ИМО и пр.) наблюдается процесс имплементации, т.е. включения норм международного транспортного права в национальную правовую систему.

Например, в области торгового мореплавания одним из основных международных соглашений является Брюссельская конвенция 1924 г., Протокол которой содержит специальную оговорку о том, что участники Конвенции могут ввести ее в действие, «либо, придав ей силу закона, либо включив в свое национальное законодательство правила, принятые Конвенцией в форме, соответствующей этому законодательству». Кодекс торгового мореплавания в своих статьях отразил основные важнейшие положения Брюссельской конвенции (например, порядок составления коносамента и его реквизиты – ст. 142, 144, 146 КТМ). В Воздушном кодексе Российской Федерации учтены положения Чикагской конвенции 1944 г., например, ст. 17 (о национальной принадлежности ВС: воздушные суда имеют национальность того государства, в котором они зарегистрированы), ст.26 (расследование происшествий) и т.д.

#### Вопросы для самопроверки:

- 1.Какие вы знаете источники международного транспортного права?
- 2.Что такое норма международного транспортного права?

Нормативные правовые акты и литература [1-8,31-35]

## **Тема 6.2 Основные международные организации в сфере транспорта, цели деятельности**

#### ***Основные вопросы темы:***

Международные межправительственные и неправительственные организации транспорта.

Все международные организации в транспортной сфере можно разделить на две группы.

К первой группе относятся межправительственные организации, в рамках которых представлены различные государства в лице их правительства, министерств и т.п. Ко второй группе относятся международные неправительственные организации в области транспорта.

В гражданской авиации безусловным лидером первой группы является Международная организация гражданской авиации (ИКАО) – специа-

лизированное учреждение ООН. Если 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 аeronавигации. Эту работу сегодня осуществляет ИКАО путем принятия технико-нормативных документов, содержащих технико-юридические требования к воздушным судам, их экипажу и аeronавигационным службам.

Эти требования отражаются в стандартах, рекомендуемой практике, правилах для аeronавигационных 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 аeronавигации 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 аeronавигации 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, как правило, 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 аeronавигации, направленной на обеспечение, планирование и организацию международного воздушного движения в конкретном регионе (Евроконтроль – Европейская организация по обеспечению безопасности аeronавигации, Агентство по обеспечению безопасности аeronавигации в Африке и на Мадагаскаре – АСЕКНА, Центральноамериканская организация по обслуживанию аeronавигации – 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 Комиссия 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). Ассоциация выступает координатором и представителем интересов авиаотрасли в таких областях как обеспечение безопасности полетов, производство полетов, тарифная политика, техобслуживание, авиационная безопасность, разработка международных стандартов совместно с ИКАО и т.д.

На морском транспорте основные межправительственные международные морские организации это:

1. Международная морская организация (*IMO* (International Maritime Organization, IMO), специализированное учреждение ООН, основными целями которой является содействие сотрудничеству между государствами в области правительственного регулирования и осуществления мероприятий по техническим вопросам международного торгового судоходства, разработка и содействие принятию наиболее высоких и практически достижимых норм для обеспечения безопасности на море и эффективности судоходства и пр.

2. Конференция ООН по торговле и развитию (*ЮНКТАД* (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD). Задачи – рассмотрение вопросов, связанных с развитием международной торговли и «невидимого» экспорта-импорта (фрахтования морских судов, страхования, финансирования внешней торговли).

К неправительственным международным морским организациям относятся, например,

- Балтийский и Международный Морской Совет (*БИМКО* (Baltic and International Maritime Council, BIMCO), датой создания которого считается 1905 год (современное название организация получила в 1985 году). Целями БИМКО являются: объединение судовладельцев, а также других организаций и лиц, связанных с торговым судоходством; борьба с

практикой взимания несправедливых сборов, со спекулятивными фрахтовыми сделками; издание в качестве одобренных (*recommended*) типовых форм перевозочных документов для использования судовладельцами и пр.

- Международная палата судоходства, *MPC (International Chamber of Shipping, ICS)*, задачами которой являются: безопасность судов, защита моря от загрязнений; унификация транспортной документации и пр.

- Международный морской комитет (*IMC (International Maritime Committee, IMC)*), целями которого являются: унификации международного морского права, морских обычаяв и практики; разработки единообразных норм национального законодательства; поощрения создания национальных ассоциаций морского права в разных странах.

В сфере автомобильного транспорта активной деятельностью по упрощению процедур торговли в сфере автомобильных перевозок занимается Международный союз автомобильного транспорта, являющийся всемирной организацией автоперевозчиков и представляющий интересы авиа-транспортных компаний, занимающихся в том числе, автобусными и железнодорожными перевозками.

Неправительственной организацией является и Международный союз железных дорог (*МСЖД*), представляющий интересы участников железнодорожных перевозок. МСЖД является разработчиком международной формы железнодорожной грузовой накладной.

Международная межправительственная организация в сфере железнодорожного транспорта – Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (*The Inter governmental Organisation for International Carriage by Rail*) (ОТИФ). Основная задача – обеспечение комплексного развития, усовершенствования и упрощения порядка осуществления международного железнодорожного сообщения, совершенствование единых правил, которые регулируют международные грузовые и пассажирские перевозки по железной дороге.

#### Вопросы для самопроверки:

1. Деятельность, какой международной межправительственной организации гражданской авиации носит всемирный характер?
2. Задачи ИАТА?

Нормативные правовые акты и литература [1-7,31]

#### **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.

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

**Вертикальное эшелонирование** – рассредоточение воздушных судов по высоте на установленные интервалы, выражаемые в величинах абсолютной (относительной) высоты при полетах на высоте перехода и ниже и через эшелоны полета при полетах на эшелоне перехода и выше;

**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.

**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.

**Морской порт** – совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территориях и акваториях и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта.

**Перевозки в международном сообщении с участием железнодорожного транспорта** – перевозки в прямом и непрямом международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов между Российской Федерацией и иностранными государствами, в том числе транзит по территории Российской Федерации, в результате которых пассажиры, грузы, багаж, грузобагаж, порожние грузовые вагоны пересекают Государственную границу Российской Федерации, если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации;

**Приемлемый уровень безопасности** – минимальная степень безопасности, которая должна обеспечиваться.

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

**Уровень безопасности** – формирующееся свойство системы, характеризующее качество системы с точки зрения безопасности, выражается с помощью показателей безопасности.

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

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

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

**ПЗ№3** Особенности договора перевозки пассажиров и груза на железнодорожном, автомобильном, водном и воздушном транспорте – **2 часа.**

**ПЗ№4** Международное сотрудничество в транспортной сфере (по видам транспорта) – **2 часа**

### **Требования и рекомендации по выполнению контрольной работы.**

По курсу «Транспортное право» для направления 23.03.01 Технология транспортных процессов, квалификация (степень) – бакалавр, профиль подготовки *Организация перевозок и управление на воздушном транспорте*, 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 ...11, то студенту следует раскрыть в контрольной работе 17 и 37 вопросы.

Таблица №1

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

### **Вопросы для контрольной работы**

1. Понятие транспортного права. Концепция и структура транспортного права.
2. Виды реализации норм транспортного права. Применение норм транспортного права, издание актов применения

3. Понятие, структура нормы транспортного права. Действие норм транспортного законодательства во времени, в пространстве и по кругу лиц. Толкование правовых норм.
4. Международные транспортные организации, их основные цели и 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. Международные морские организации, задачи создание, структура.
8. Основные источники и принципы международного транспортного права.
9. Правовой режим использования воздушного пространства. Нормативная правовая база регулирования использования.
10. Понятие, юридическая классификация, допуск к деятельности авиационного персонала. Международная и национальная нормативная правовая база.
11. Экипаж гражданского воздушного судна. Общие требования, допуск к полетам. Международные и национальные источники.
12. Виды и общая правовая характеристика обеспечения полетов. Нормативная правовая база.
13. Гражданское воздушное судно. Правовое регулирование полетов гражданских воздушных судов. Международная и национальная нормативная правовая база.
14. Управление воздушным движением. Понятие и структура воздушного пространства. Международная и национальная нормативная правовая база.
15. Правовое понятие уполномоченного органа в сфере транспорта. Структура органов управления, основные задачи.
16. Понятие государственного служащего, возникновение государственно-служебных отношений, правоограничения, связанные с государственной службой.
17. Административные регламенты: понятие, структура, примеры.
18. Технические регламенты: понятие, цели принятия, юридическая сила, структура, примеры.
19. Понятие, цели, объекты сертификационной деятельности на транспорте. Правовое сопровождение деятельности.
20. Понятие, цели, объекты лицензионной деятельности на транспорте. Правовое сопровождение деятельности.
21. Понятие и правовая характеристика авиапредприятия, эксплуатанта, перевозчика. Нормативная правовая база регулирования деятельности.

- 22.Договор перевозки пассажиров и грузов железнодорожным транспортом: понятие, стороны, условия, ответственность сторон, документы. Нормативная правовая база регулирования.
- 23.Договор перевозки пассажиров и грузов водным транспортом: понятие, стороны, условия, ответственность сторон, документы. Нормативная правовая база регулирования.
- 24.Договор перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом: понятие, стороны, условия, ответственность сторон, документы. Нормативная правовая база регулирования.
25. Договор перевозки пассажиров и грузов воздушным транспортом: понятие, стороны, условия, ответственность сторон, документы. Нормативная правовая база регулирования.
- 26.Понятие авиационных работ. Международная и национальная нормативная правовая база регулирования.
- 27.Понятие авиационного персонала, виды, юридические основания деятельности.
- 28.Понятие, виды правонарушений на транспорте. Дисциплинарная, административная, за правонарушения на транспорте. Гражданско-правовая и материальная ответственности.
- 29.Вина как основание юридической ответственности. Понятие преступления в сфере транспорта. Юридические основания привлечения к уголовной ответственности.
- 30.Понятие, цели и принципы расследования авиационных происшествий. Международная и национальная нормативная правовая база.
- 31.Понятие, цели и принципы расследования авиационных инцидентов. Международная и национальная нормативная правовая база.
- 32.Инженерно-авиационное и аэродромное обеспечение полетов, характеристика, правовое регулирование.
- 33.Поисковое, аварийно-спасательное, орнитологическое обеспечение полетов: характеристика, правовое регулирование.
- 34.Правовое регулирование аeronавигационного обслуживания.
- 35.Принципы и виды страхования на транспорте.
- 36.Транспортная безопасность, понятие, обеспечение. Система нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих вопросы транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.
- 37.Основные методы государственного регулирования деятельности в сфере транспорта.
- 38.Гармонизация транспортного законодательства.
- 39.Процедура разрешение споров при нарушении транспортных обязательств (водный транспорт).
- 40.Транспортно-экспедиционная деятельность: понятие, задачи, правовое регулирование.

## **Оглавление**

|  |           |
|--|-----------|
| Учебный план дисциплины .....  | 3         |
| Основные сведения о дисциплине .....   | 3         |
| Рекомендуемая литература .....   | 5         |
| Электронные средства информации.....   | 8         |
| Структура дисциплины.....  | 8         |
| Учебная программа дисциплины и методические указания к изучению тем программы.....                           | 9         |
| <b>Раздел I. Общетеоретические вопросы транспортного права .....</b>   | <b>9</b>  |
| Тема 1.1. Предмет, метод, источники транспортного права. Иерархия транспортного законодательства .....       | 9         |
| Тема 1.2 Нормы транспортного права. Формы реализации. Применение норм транспортного права.....               | 11        |
| <b>Раздел II. Правовые основы перевозочной деятельности.....</b>   | <b>13</b> |
| Тема 2.1 Транспортная экспедиция .....   | 13        |
| Тема 2.2 Перевозки железнодорожным транспортом .....   | 14        |
| Тема 2.3. Перевозки водным (морским) транспортом.....  | 16        |
| Тема 2.4 Перевозки автомобильным транспортом .....   | 18        |
| <b>Раздел III. Правонарушения на транспорте .....</b>  | <b>21</b> |
| Тема 3.1 Виды правонарушений на транспорте. Юридическая ответственность за правонарушения на транспорте..... | 21        |
| Тема 3.2. Процедура разрешение споров при нарушении транспортных обязательств .....                          | 23        |
| <b>Раздел IV. Правовые основы государственного регулирования деятельности в сфере транспорта.....</b>        | <b>24</b> |
| Тема 4.1 Система органов государственного управления в сфере транспорта. Структура, полномочия. ....         | 24        |
| Тема 4.2 Прямые и косвенные методы государственного регулирования в сфере транспорта.....                    | 25        |

|  |    |
|--|----|
| Тема 4.3 Организационно-правовые основы обеспечения безопасности на транспорте .....   | 27 |
| Раздел V. Особенности функционирования авиационно-транспортной системы .....   | 28 |
| Тема 5.1. Воздушное пространство: структура, порядок использования.  | 28 |
| Тема 5.2 . Понятие авиационно-транспортной системы, структура, основные звенья, внутренние и внешние факторы, влияющие на функционирование АТС ..... | 30 |
| Раздел VI. Международное транспортное право .....  | 34 |
| Тема 6.1 Понятие международного транспортного права, принципы, источники .....   | 34 |
| Тема 6.2 Основные международные организации в сфере транспорта, цели деятельности .....  | 35 |
| Терминология дисциплины (понятийный аппарат) .....   | 38 |
| Практические занятия, их тематика, объем в часах. ....   | 40 |
| Требования и рекомендации по выполнению контрольной работы. ....   | 40 |
| Вопросы для контрольной работы.....  | 41 |