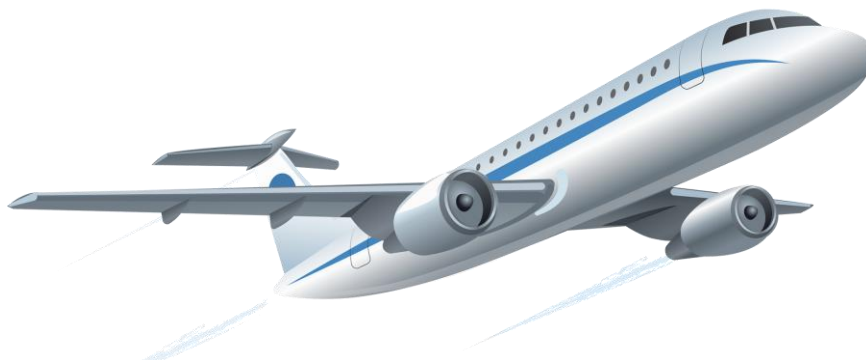


Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования «Санкт-Петербургский государственный
университет гражданской авиации»



ВОЗДУШНОЕ ПРАВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Методические указания по изучению дисциплины
и выполнению контрольной работы
Для студентов ФЛЭ, ФАИТОП, ФУВТ, ЗФ
Всех специализаций и профилей

Санкт-Петербург

2019

Одобрено и рекомендовано к изданию
Учебно-методическим советом Университета

Ш 87(03)

Воздушное право Российской Федерации: Методические указания по изучению дисциплины и выполнению контрольной работы/ Университет ГА. С.-Петербург, 2019

Издаются в соответствии с программой курса «Воздушное право»

Содержат методические указания по изучению дисциплины «Воздушное право Российской Федерации», вопросы для самопроверки, общие методические рекомендации по изучению дисциплины, Задание на контрольную работу, список рекомендуемой литературы.

Предназначены для студентов ФЛЭ, ФАИТОП, ФУВТ, ЗФ. Всех специализаций и профилей.

Библ. 29 назв., табл. 3.

Составители М.Ю. Лебедева канд.юр. наук, доц.

И.Ю. Жабин ст. преп.

Рецензент В.П. Маслаков д-р. техн. наук, доц.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Введение.....	4
2. Общие методические указания.....	5
3. Содержание тем дисциплины.....	7
Учебные задания.....	56
Литература.....	73

ВВЕДЕНИЕ

Раскрываются понятия и сущность такого общественного явления, как право. При изучении данной дисциплины особое внимание должно быть уделено усвоению понятия и сущности Российского права. Затем студент должен изучить понятие о правовой норме и её структуре. Усвоение материала следует закрепить самостоятельным анализом структуры правовых норм, содержащихся в действующих актах, регламентирующих деятельность, гражданской авиации (Воздушный кодекс и др.).

Студент должен ознакомиться с принципами государственного управления, методами и формами управления, а также системой органов исполнительной власти и их компетенции, изучить вопросы, связанные с государственной службой в РФ.

Студент должен усвоить вопросы хозяйственного ведения авиапредприятия, включающие в себя: организационно-правовые формы предприятия, управление предприятиями, правовой режим имущества предприятия и его правовое положение.

Методические указания согласуются с соответствующим учебным планом СПбГУГА, подготовлены с учётом требований учебного курса и федерального государственного стандарта высшего образования.

ОБЩИЕ МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

Российская Федерация - суверенное, демократическое правовое государство, где главное - признание верховенства права над государством, безусловное подчинение всех его органов действующим юридическим нормам. Решается задача коренного преобразования социально-экономической и политической систем и, прежде всего, преобразования права собственности. Происходит существенное обновление мировоззренческих взглядов: на первое место выдвигаются общечеловеческие ценности, права человека, демократия, закон. Идет процесс формирования и утверждения гражданского общества, где господствует право. В таком обществе право должно выйти за сферу одной лишь политико-государственной жизни, оно должно охватить все участки общественных отношений: необходимо утверждение надежности и прочности правопорядка, победа истины во всех жизненных ситуациях, торжество правды и справедливости, разумное согласие, обеспечение высокого положения каждого человека, суверенитет личности. Не только уравнивать государство и личность, но и обеспечить каждого человека надежными средствами защиты неотъемлемых человеческих прав.

Высокий правовой статус личности является первичным. Он должен быть точкой отсчета в созидании правового общества.

Для гражданской авиации вопросы права и правопорядка имеют первостепенное значение. Изучение и выполнение действующего законодательства является важной задачей всех работников авиапредприятий. Это обусловлено тем, что, во-первых, нарушение или ненадлежащее исполнение законов на воздушном транспорте создает угрозу для жизни людей; во-вторых, разносторонняя деятельность гражданской авиации регламентирована значительным числом специальных правил, положений, руководств, инструкций, обязательных к исполнению должностными лицами и специалистами которым они адресованы; в-третьих, взаимосвязанное функционирование различных

подразделений и служб гражданской авиации по выполнению возложенных на них функций основывается на четком определении прав и обязанностей каждого работника.

Курс «Воздушное право» имеет целью дать студентам заочного факультета Университета ГА сведения о воздушном праве и основах регулирования управления предприятиями, хозяйственных и трудовых правоотношениях в гражданской авиации, а также знакомить с основами правотворчества и реализации правовых норм в процессе производственной деятельности.

1. При самостоятельной работе над курсом рекомендуется:

- перед началом изучения прослушать установочные лекции;
- ознакомиться с учебным планом;
- внимательно прочитать методические указания;
- подобрать и изучить рекомендованную литературу и необходимый законодательный материал;
- в процессе изучения каждой темы составить краткий конспект, отражающий самостоятельную работу над литературой и правовыми источниками (особое внимание должно быть обращено на изучение нового законодательства по теме);
- в целях самопроверки усвоения учебного материала письменно ответить на поставленные контрольные вопросы;

При возникновении трудностей в процессе изучения темы следует пользоваться очными и заочными консультациями преподавателей, ведущих курс воздушного права.

СОДЕРЖАНИЕ ТЕМ ДИСЦИПЛИНЫ

Тема 1. Предмет и система воздушного права России

Эта тема является логическим развитием понятия о системе Российского права. Воздушное право - комплексная отрасль законодательства, включающая специальные институты административного, гражданского, уголовного, международного публичного и частного права. Развитие гражданской авиации и её правового регулирования ведёт к выделению воздушного права в самостоятельную отрасль права.

В системе российского права занимает значительное место группа норм, предназначенных для урегулирования отношений, возникающих при использовании воздушного пространства в целях авиации и эксплуатации воздушного транспорта.

Одни нормы регулируют доступ воздушных судов в суверенное воздушное пространство и производства ими полетов для перевозок пассажиров и грузов по установленным воздушным маршрутам.

Другие нормы регулируют деятельность авиапредприятий-авиакомпаний и аэропортов, других связанных с их деятельностью предприятий. Важную часть воздушного права составляют нормы, регулирующие деятельность государственных органов в области авиации и определяющие их функцию и компетенцию государственных органов.

Исторически становление и развитие таких норм было связано с появлением авиации. Главным вопросом начала формирования воздушного права было закрепление публичных, властных полномочий государства в отношении воздушного пространства, расположенного над государственной территорией. Юридически это было осуществлено с помощью международного права в 1919 году в Парижской конвенции о международной навигации. В ст. 1 признавалось, что полнота и исключительность власти государства основываются на принципе суверенитета. Эта международно-правовая аксиома положила начала широкому ее подтверждению в национальных законах, что привело к образованию в различных государствах воздушного права, специально предназначенного регулировать отношения, связанные с использованием суверенного воздушного пространства в интересах авиации.

Эти отношения являются предметом воздушного права России.

Современное российское право весьма сложно по своему содержанию, и оно подчиняет своему правовому воздействию широкий круг вопросов: функции и полномочия органов государственной власти в области авиации, порядок и условия допуска к использованию воздушного пространства авиационной техники, обеспечение безопасности полетов, деятельность аэродромов и аэропортов, коммерческих авиапредприятий, классификацию воздушных судов, их летную годность и т.д. О содержании круга вопросов, решаемых воздушным правом, позволяет судить по структуре Воздушного кодекса Российской Федерации. В целях дополнения и конкретизации ВК РФ законодателем принято свыше 9 тысяч нормативных и правовых документов, которые и образуют систему действующего российского воздушного права. Специфика системы состоит в том, что она регулирует публично-правовые, административно-правовые, уголовно-правовые, арбитражные, налоговые, корпоративные и иные отношения. Их возникновение и развитие прямо связаны с использованием российского воздушного пространства авиацией. Однако методы регулирования указанных отношений заимствуются у других отраслей российского права: государственного, административного, уголовного, гражданского, налогового и иного права. По этим причинам система российского воздушного права многофункциональна, многолика и неоднородна, что ей отнюдь не препятствует и не мешает решению главной задачи - установлению публичного порядка использования воздушного пространства в стратегических и народно-хозяйственных целях, в интересах общества и государства.

При анализе системы воздушного права следует особое внимание уделить изучению Воздушного кодекса.

Рассматривая воздушное право в качестве юридической дисциплины, студент должен уяснить различие понятий воздушного права как отрасли законодательства и как предмета юридической науки.

Вопросы для самопроверки:

1. Какова система российского воздушного права как юридической дисциплины?

2. Какова система российского воздушного права как отрасли законодательства?

Тема 2. Правотворчество и источники воздушного права России

Одной из форм деятельности государственных органов по руководству гражданской авиацией является правотворчество, состоящее в установлении, изменении или отмене правовых норм, регулирующих деятельность воздушного транспорта. Через правотворчество формируются источники воздушного права.

Правотворчество — это деятельность прежде всего государственных органов по принятию, изменению и отмене юридических норм.

Субъектами правотворчества выступают государственные органы, негосударственные структуры (органы местного самоуправления, профсоюзы и т.п.), наделенные соответствующими полномочиями, а также граждане при принятии законов на референдумах.

Правотворчество является составной частью более широкого процесса — правообразования, под которым понимается естественно-исторический процесс формирования права, в ходе которого происходит анализ и оценка сложившейся правовой действительности, выработка взглядов и концепций о будущем правового регулирования, а также разработка и принятие нормативных предписаний. Правотворчество выступает как завершающий этап правообразования.

Сущность правотворчества состоит в возведении государственной воли в нормы права, т.е. в форму юридических предписаний, имеющих общеобязательный характер.

Правотворческая деятельность осуществляется в рамках установленных процессуальных норм (процедур), содержащихся в Конституции, регламентах, уставах и т.п. Правотворчество заключается в принятии новых норм права, отмене либо совершенствовании старых путем внесения изменений и дополнений.

Правотворчество характеризуется тем, что:

1. Оно представляет собой активную, творческую, государственную деятельность;
2. Основная продукция его — юридические нормы, воплощающиеся

главным образом в нормативных актах (кроме этого, в нормативных договорах, правовых обычаях, юридических прецедентах);

3. Это важнейшее средство управления обществом, здесь формируется стратегия его развития, принимаются существенные правила поведения;

4. Уровень и культура правотворчества, а соответственно и качество принимаемых нормативных актов — это показатель цивилизованности и демократии общества.

Правотворчеству присущи следующие принципы:

1. Научность (ибо в процессе подготовки нормативных актов важно изучать социально-экономическую, политическую и иные ситуации, объективные потребности развития общества и т.п.);

2. Профессионализм (заниматься подобной деятельностью должны компетентные, подготовленные люди — юристы, управленцы, экономисты и др.);

3. Законность (данная деятельность должна осуществляться в рамках и на основе Конституции, иных законов и подзаконных актов);

4. Демократизм (характеризует степень участия граждан в этом процессе, уровень развития процедурных норм и институтов в обществе);

5. Гласность (означает открытость, «прозрачность» правотворческого процесса для широкой общественности, нормальную циркуляцию информации).

6. Оперативность (предполагает своевременность издания нормативных актов).

Следовательно, принципы правотворчества — это основополагающие идеи, руководящие начала, исходные положения деятельности, связанной с принятием, отменой или с заменой юридических норм, это ориентир для органов, творящих право.

Правотворчество — деятельность по формулированию общих правил поведения.

В зависимости от субъектов правотворчество подразделяется на такие виды, как:

1) Непосредственное правотворчество народа в процессе проведения референдума (всенародного голосования по наиболее важным вопросам государственной и общественной жизни);

- 2) Правотворчество государственных органов (например, парламента, правительства);
- 3) Правотворчество отдельных должностных лиц (например, президента, министра);
- 4) Правотворчество органов местного самоуправления;
- 5) Локальное правотворчество (например, на авиапредприятии, в учреждении и организации);
- 6) Правотворчество общественных организаций (например, профсоюзов).

Уяснив понятие правотворчества, слушатели переходят к анализу способов правотворчества, в частности, правотворчество органов государства и так называемое локальное правотворчество (правотворчество авиапредприятий).

Для того чтобы правильно пользоваться воздушным законодательством, студент должен усвоить основные положения об источниках права: понятие источника права, виды источников права. Затем студент переходит к анализу основных источников воздушного права. Особое внимание должно быть уделено изучению Конституции РФ, Воздушного кодекса, многосторонним и двусторонним международным договорам по вопросам воздушного права, заключённым с участием РФ.

Источники воздушного права

Под источниками права понимаются формы выражения правовых норм, имеющих общеобязательный характер. Господствующей формой являются нормативные акты, среди которых главное, приоритетное место занимают законы как акты высшей юридической силы. В соответствии с ч. 4 ст. 15 Конституции общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры России являются составной частью ее правовой системы.

Соответственно, под **источниками воздушного права** следует понимать принимаемые в соответствии со своей компетенцией и полномочиями органами законодательной и исполнительной власти нормативно-правовые акты - федеральные законы, подзаконные акты, а также судебная практика.

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 воздушного права являются обязательными для исполнения теми лицами или государственными органами, к которым они обращены.

Нормативные правовые акты, создающие, изменяющие или отменяющие нормы воздушного 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 был разработан, принят и вступил в силу с 1 апреля 1997 года основной авиационный закон - Воздушный кодекс Российской Федерации.

Предметом регулирования Воздушного кодекса Российской Федерации является установление правовых основ использования воздушного пространства и деятельности в области авиации.

К одному из наиболее значимых федеральных законов, регламентирующих вопросы авиационной безопасности, следует отнести ФЗ "О транспортной безопасности", вступивший в силу в августе 2007 года.

Среди источников права исполнительных органов власти высшее место занимают нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации. Правительство издает постановления во исполнение законов РФ, которые носят общегосударственный характер. В свою очередь, высшие органы государственной власти и управления субъектов страны в пределах своей компетенции принимают законы и издают постановления на основе и во исполнение действующих законов Российской Федерации и постановлений Правительства.

Многочисленную группу составляют нормативные правовые акты центральных органов государственного управления - министерств, федеральных служб, агентств и т.д.

К числу источников права относятся нормативные правовые акты местных органов государственной власти и управления.

Деятельность по управлению гражданской авиацией обеспечивается целой системой органов, каждый из которых в пределах своей компетенции издает нормативные акты, обладающие различной по отношению друг к другу юридической силой.

Главенствующее место в системе законодательства о гражданской авиации занимает Конституция Российской Федерации. В ней закреплены нормы, оказывающие существенное влияние на правоотношения, возникающие при эксплуатации воздушного транспорта. Так, например, статья 4 Конституции, закрепляя полный и исключительный суверенитет на всю территорию Российской Федерации, тем самым определяет, что государственная власть распространяется на всю территорию, находящуюся под юрисдикцией России. При этом государственная власть распространяется именно на всю без исключения территорию России: на все сухопутные, водные и воздушные пространства, находящиеся под юрисдикцией Российской Федерации, а также объекты с государственной символикой России (корабли, авиалайнеры и пр.).

Статья 8 Конституции РФ признает и закрепляет равным образом частную, государственную, муниципальную и иные формы собственности, что в конечном итоге определяет стратегию в области коммерческой эксплуатации воздушного транспорта.

Как уже отмечалось, особую роль среди законов, являющихся источниками воздушного права, играет Воздушный кодекс Российской Федерации. В общей иерархии законодательства России он относится к разряду обыкновенных законов - законов, которыми обеспечивается детальное регулирование комплекса однотипных отношений.

Ныне действующий Воздушный кодекс РФ принят Государственной Думой 19 февраля 1997 года, одобрен Советом Федерации 5 марта 1997 года, утвержден Указом Президента от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ и введен в действие с 1 апреля 1997 года. В системе воздушного законодательства он занимает главенствующее место. Все решения Правительства РФ, министерств и ведомств по вопросам, отнесенным к сфере его применения, должны

приниматься в соответствии с Воздушным кодексом.

Многочисленную группу источников воздушного права России составляют нормативные правовые акты уполномоченного органа в области гражданской авиации: Федеральные авиационные правила, Авиационные правила, наставления, положения, руководства, указания и т.д.

Акты уполномоченного органа в области гражданской авиации по содержанию могут быть индивидуального применения и нормативного характера. Приказами могут утверждаться и вводиться в действие наставления, Федеральные авиационные правила и другие специальные для гражданской авиации акты.

Вопросы для самопроверки:

1. Что следует понимать под правотворчеством?
2. Правотворчество в области воздушного права.
3. Правотворчество государственных органов и локальное правотворчество.
4. Что следует понимать под источником права?
5. Перечислите основные источники Российского права.
6. Конституция Российской Федерации - основной источник российского права.
7. Воздушный кодекс - важнейший источник воздушного права РФ.
8. Правила полётов, правила воздушных перевозок и другие нормативные акты как источники воздушного права.
9. Источники международного воздушного права.
10. Чикагская конвенция 1944 г. как источник международного воздушного права.
11. Акты Содружества Независимых Государств по гражданской авиации как источники международного воздушного права.

Тема 3. Реализация воздушного права

В процессе изучения темы необходимо усвоить понятие реализации права

и его виды: соблюдение права, исполнение права, использование права и применение права. Затем слушатель переходит к изучению вопроса о том, как действует правовая норма во времени, в пространстве и по лицам, а также производит низшую (учёт всех изменений и дополнений, внесённых в правовую норму; норма реализуется в последней редакции) и высшую (соответствие анализируемой нормы актам, имеющим высшую юридическую силу) критику правовой нормы.

Особенно тщательно и детально необходимо изучить раздел темы, посвящённый толкованию правовой нормы. Следует уяснить понятие и виды толкования правовой нормы. Затем необходимо перейти к анализу отдельных видов толкования, рассмотреть теоретические положения в сочетании с практическим анализом (толкованием) нормы воздушного права.

Правовое регулирование деятельности гражданской авиации предусматривает регламентирование всех видов правоотношений, возникающих в процессе эксплуатации воздушного транспорта. Юридической основой такого регулирования являются нормы воздушного права.

"Норма" (лат.) означает правило, образец, точное предписание. Являясь первичной (исходной) ячейкой вообще и воздушного права в частности, правовая норма представляет собой установленное или санкционированное государством общеобязательное правило поведения в тех или иных однотипных ситуациях. Государство устанавливает определенные критерии, меру поведения людей и в необходимых случаях дает оценку этому поведению в соответствии с определенными в нормах правилами поведения.

Обладая, в отличие от других социальных норм, государственно-обязательным характером, правовая норма определяет рамки возможного и должного поведения, условия, при которых она применяется, и последствия несоблюдения изложенного в норме правила.

Указанные обстоятельства определяют в конечном итоге структуру любой нормы воздушного права, каждая из составляющих частей которой (гипотеза, диспозиция, санкция) дает ответ на поставленные выше вопросы.

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

Так, например, в статье 60 Воздушного кодекса РФ прямо определено, что "командир воздушного судна (КВС), принявший сигнал бедствия от другого воздушного судна, морского судна или судна внутреннего плавания, а также обнаруживший судно, терпящее или потерпевшее бедствие, зону экологического бедствия либо находящихся в опасности людей, обязан оказать помощь, если это не сопряжено с опасностью для вверенного ему воздушного судна, пассажиров и экипажа, отметить на карте место (зону) бедствия и сообщить об этом соответствующему органу обслуживания воздушного движения (управления полетами)".

Основываясь на данной норме права, КВС должен совершить определенные действия только при наличии следующих условий: "...при принятии сигнала бедствия... либо в случае обнаружения судна, терпящего или потерпевшего бедствие..." и только в том случае, если "...это не сопряжено с опасностью для вверенного ему воздушного судна, пассажиров и экипажа".

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

Так, в диспозиции рассматриваемой нормы воздушного права устанавливается необходимость совершить КВС определенные действия: оказать помощь, отметить на карте зону бедствия, сообщить о факте бедствия и т.д. Указанные действия командир воздушного судна обязан совершить при наличии тех условий (гипотезы), которые были рассмотрены выше.

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

В зависимости от последствий за несоблюдение рассмотренной нормы Воздушного кодекса могут наступить дисциплинарная (Трудовой кодекс Российской Федерации), административная (Кодекс РФ об административных правонарушениях) или уголовная ответственность (Уголовный кодекс (УК) Российской Федерации).

Для воздушного права характерно то обстоятельство, что составные части правовых норм, как правило, зафиксированы в различных местах. Гипотеза и

диспозиция часто совмещаются, а санкция может быть вообще отделена и представлена в другой норме или даже ином нормативном правовом акте.

В большинстве случаев в нормах воздушного права в прямом виде не зафиксирована возможность применения санкций за нарушения воздушного законодательства. В статье 4 Воздушного кодекса РФ определена стратегия применения санкций за нарушения действующих правил. "Лица, виновные в нарушении воздушного законодательства Российской Федерации, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации".

Наличие в явном виде всех трех составных частей нормы воздушного права (гипотезы, диспозиции и санкции) характерно для Уголовного кодекса Российской Федерации. Так, статья 263 УК РФ предусматривает различные санкции за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации на воздушном транспорте в зависимости от последствий этого нарушения (различные гипотезы).

В указанной статье правило поведения (диспозиция) одно - соблюдай действующие правила движения и эксплуатации.

Статья 263 УК РФ содержит три нормы права, каждая из которых имеет одинаковую диспозицию, различные гипотезы и, соответственно, различные санкции.

Умение находить элементы нормы воздушного права является необходимым условием правильного понимания смысла этой нормы и, соответственно, правильного ее применения на практике.

Нормы воздушного права излагаются в отдельных статьях правовых актов. Статья может содержать несколько правовых норм, либо, наоборот, одна норма может быть представлена в нескольких статьях нормативного правового акта.

В зависимости от характера, регулирующего воздействия, нормы воздушного права делятся на императивные (повелительные) и диспозитивные (восполнительные).

Императивные нормы содержат категорическое предписание, не допускающее отклонений от изложенных в норме требований. Такие нормы находят применение обычно при регулировании вопросов, влияющих на безопасность полетов. Так, например, пункт 7 ФАП "Медицинское

освидетельствование летного, диспетчерского состава..." определяет запрет на выполнение профессиональных обязанностей авиационным персоналом без медицинского заключения или с истекшим сроком действия медицинского заключения.

Примером императивной нормы воздушного права может служить также статья 132 Воздушного кодекса Российской Федерации, которая устанавливает, что "страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна при исполнении ими служебных обязанностей является обязательным". При этом устанавливается минимум страховой суммы на каждого члена экипажа воздушного судна.

Диспозитивные нормы дают возможность регулировать вопросы самостоятельно, с учетом конкретной обстановки, позволяют выбирать наиболее предпочтительный вариант поведения. Так, Правила предполетного досмотра пассажиров устанавливают, что в случае обнаружения предметов и веществ, запрещенных к воздушной перевозке в пассажирской кабине (если эти предметы и вещества не изъяты из гражданского оборота), пассажирам предлагается реализовать один из следующих вариантов:

- передать предмет провожающим;
- сдать предмет в багаж;
- сдать на временное хранение.

Учитывая многообразие ситуаций, возникающих при эксплуатации воздушного транспорта, особенно при выполнении полетов, воздушное законодательство предусматривает значительное число норм права, носящих диспозитивный характер.

Реализация норм воздушного права

Норма воздушного права по своему содержанию носит общий характер. Она не предполагает конкретных исполнителей, рассчитана на многократное применение.

В процессе реализации норм воздушного права происходит сообразование поведения субъектов правоотношений с правилами, изложенными в правовой норме. Так, норма воздушного права реализуется при правомерном поведении авиационного персонала, проводящего обеспечение, подготовку и выполнение

полетов гражданских воздушных судов, т.е. такого поведения, которое сообразуется с нормами воздушного законодательства.

Можно выделить четыре формы реализации норм права: соблюдение, исполнение, использование и применение.

Соблюдение норм воздушного права означает воздержание от действий, отнесенных воздушным законодательством к разряду запрещенных. Так, например, пункт 1.9 ФАП "Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов гражданских воздушных судов" прямо запрещает осуществление деятельности по аэродромному обеспечению полетов гражданских воздушных судов на внутренних и международных линиях Российской Федерации без сертификата соответствия или с нарушением порядка, установленного этими Федеральными авиационными правилами.

Исполнение норм воздушного права предусматривает обязательное совершение определенных, предписанных этими нормами действий или выполнение конкретных обязанностей. Так, например, в Федеральных авиационных правилах "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" определен конкретный набор действий, которые должен выполнить экипаж воздушного судна в процессе предполетной подготовки.

Использование норм воздушного права предлагает реализацию конкретными лицами своих прав. Например, предоставляя услуги и льготы пассажирам гражданских воздушных судов (ГВС) (статья 106 ВК РФ), законодатель определяет права пассажира, которыми он может воспользоваться, а может и не воспользоваться.

Самостоятельным видом реализации норм воздушного права является **применение**. Эта форма реализации норм воздушного права имеет место в процессе властной деятельности должностных лиц, которая состоит в применении общего правила к конкретному случаю и издании актов применения.

В последнее время процедура реализации в виде применения норм воздушного права стала потребностью не только руководителей, которые

обладают правом издания актов применения.

Все лица, относящиеся к авиационному персоналу (имеющие специальную подготовку и соответствующие сертификаты или свидетельства), должны также уметь оценивать правомерность принимаемых и реализуемых на практике решений по схеме применения норм воздушного права. В случае неадекватного решения в рамках занимаемой ниши они несут полную юридическую ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Процесс применения состоит из определенных стадий, предусматривающих совершение должностными лицами ряда необходимых действий:

1. Изучение и анализ фактических обстоятельств дела и отыскание правовой нормы для применения к конкретному случаю.
2. Установление пределов действия выбранной нормы воздушного права.
3. Проведение толкования правовой нормы.
4. Принятие решения путем вынесения актов применения.

При прохождении первой стадии достаточно важным является определение категории рассматриваемых фактов, так как нормы воздушного права связывают возникновение, изменение или прекращение правоотношений только с обстоятельствами, носящими характер юридических фактов. Неюридические факты, соответственно, не урегулированы нормами воздушного права и не порождают никаких правовых последствий.

Так, например, перерыв в летной работе менее 30 календарных дней для командиров воздушных судов при допуске к самостоятельным полетам не является юридическим фактом, так как не влечет никаких правовых последствий. Напротив, перерыв более 30 календарных дней является юридическим фактом, так как для допуска к самостоятельным полетам требуется проведение соответствующих тренировок и проверок.

Юридические факты могут иметь характер юридических событий и юридических действий.

В первом случае воздушное законодательство связывает событие с возникновением определенных правовых последствий. Так, при достижении определенного налета, стажа и пр. второй пилот воздушного судна вправе

вводиться в строй в качестве командира.

Во втором случае правовые последствия возникают по воле самих носителей прав и обязанностей. Довольно часто для возникновения определенных прав и обязанностей необходима совокупность юридических фактов (юридический состав). Например, при отборе и переучивании летного состава на новые типы воздушных судов предъявляется целый набор конкретных требований (образование, налет, класс и пр.), которые, по сути, являются юридическими фактами.

Установление пределов действия правовой нормы предполагает в последующем как минимум установление ее действия во времени, в пространстве и по кругу лиц.

Пределы действия во времени ограничены моментом, с которого начинает действовать правовая норма, и моментом, с которого она теряет свою юридическую силу. Срок принятия закона не всегда совпадает с моментом вступления в силу. Например, Воздушный кодекс Российской Федерации принят Государственной Думой 19.02.1997, одобрен Советом Федерации 05.03.1997, подписан Президентом РФ 19.03.1997, а вступил в силу с 1 апреля 1997 года.

Разница между временем принятия нормативного правового акта и моментом вступления его в силу может быть весьма значительна. Так, Федеральный закон "О транспортной безопасности" был принят Государственной Думой 19 января 2007 года, одобрен Советом Федерации 2 февраля 2007 года, подписан Президентом 9 февраля 2007 года, а вступил в силу по истечении 180 дней после дня его официального опубликования - 14 февраля 2007 года.

Если в акте не указывается срок ввода его в действие, то реализуется общеустановленный порядок, определенный Указом Президента РФ от 23.05.1996 N 763.

Приказы, инструкции, указания уполномоченного органа в области гражданской авиации и другие ведомственные нормативные правовые акты вступают в силу либо с момента его подписания (утверждения), либо с момента, указанного в нормативном правовом акте, либо с момента его

доведения до исполнителя (наиболее важных - под роспись).

Учитывая значимость акта для обеспечения безопасности полетов гражданской авиации, иногда определяются особые условия ввода его в действие, которые предусматривают:

- изучение документа во всех службах, обеспечивающих и выполняющих полеты;
- сдачу специальных зачетов;
- оформление контрольных листов-обязательств авиационного персонала.

Прекращается действие нормативного правового акта с момента его официальной отмены либо с момента вступления в силу последующего акта той же или высшей юридической силы, либо истечением срока, на который он был издан.

При издании документов, противоречащих друг другу, действует общий принцип для документов одного уровня - более поздний отменяет более ранний.

В общем случае нормативные акты применяются к тем действиям, которые имели место после вступления закона в силу, и не распространяются на ситуации, имевшие место до этого момента. Обратная сила может быть придана акту в связи с конкретным случаем, прямо указанным в законе, либо в случае устранения или смягчения наказания или улучшения положения участников правоотношений.

Действие нормы воздушного права в пространстве зависит от того, каким органом она была принята. Норма, принятая федеральным органом, действует на всей территории Российской Федерации, акты органов субъектов России - на территории соответствующего субъекта.

Иногда норма права может распространять свое действие на конкретную указанную в ней территорию, например районы крайнего Севера, район Антарктиды, контролируруемую зону аэропорта (КЗА) и пр.

Воздушный кодекс Российской Федерации распространяет свое действие на всю гражданскую авиацию в пределах России и на все гражданские воздушные суда России, находящиеся за ее пределами, если положения этого Кодекса не противоречат законам страны пребывания.

Круг лиц, на которых распространяется действие того или иного нормативного правового акта, зависит от назначения и содержания акта. Иногда указанный круг лиц прямо оговаривается в законе или достаточно четко очерчивается его содержанием.

Акты специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и других подчиненных ему подразделений обязательны, как правило, для подчиненных им органов, авиапредприятий, аэропортов, учреждений и т.д.

При установлении пределов действия нормы воздушного права представляется важным проведение анализа правовой нормы с позиции низшей и высшей критики.

В первом случае производится анализ нормы на предмет наличия изменений и дополнений. Особенно важна реализация этой позиции в нормах, регулирующих летную эксплуатацию гражданских воздушных судов. Учитывая жесткий регламент правил выполнения и обеспечения полетов, значительно возрастает цена каждой ошибки персонала гражданской авиации (особенно летного состава) в случае пробелов, двоякого понимания и пр. По ряду направлений (особенно по летной эксплуатации воздушных судов) постоянно идут новые технические изложения, дополнения, полученные, как правило, в результате расследования авиационных происшествий и инцидентов, которые должны обязательно учитываться в процессе практической деятельности авиационного персонала.

Анализ нормы на предмет соответствия нормам высших органов государственной власти представляет собой работу, связанную с "высшей" критикой действующих норм права. В случае расхождения между нормами права различных по уровню документов, например федеральных авиационных правил и постановления Правительства, действует норма высшего по статусу документа - постановления Правительства Российской Федерации.

В целях правильного применения норм воздушного законодательства производится уяснение ее смысла и содержания, т.е. **толкование** правовой нормы. На практике пользуются различными приемами толкования: грамматическим, логическим, систематическим, историческим и т.д.

Под грамматическим толкованием понимается уяснение смысла

содержания правовой нормы путем анализа ее текста, отдельных слов и выражений, применяемых законодателем, построения предложений и т.д.

Для воздушного права характерно использование специальной терминологии, определений, применяемых при эксплуатации воздушного транспорта, например, безопасность полетов, авиационная безопасность, высота принятия решения, минимум воздушного судна, минимум командира воздушного судна и т.д. Отсюда возникает важность грамматического толкования каждой нормы воздушного права.

Грамматическое толкование специальных терминов приводится, как правило, в ведомственных актах воздушного права. В отдельных статьях Воздушного кодекса Российской Федерации дается буквальное толкование наиболее важных специальных понятий: авиационный персонал (статья 52), воздушное судно (статья 32), экипаж (статья 56), командир воздушного судна (статья 57) и т.д.

Выделение в отдельную главу нормативных правовых актов уполномоченного органа в области гражданской авиации (ФАП, Авиационные правила (АП) и др.) специфических понятий, терминов и определений стало постоянной практикой.

Логическое толкование предусматривает уяснение смысла акта, логики, которой руководствовался законодатель при формировании той или иной нормы права. Иногда при уяснении положений воздушного законодательства возникает необходимость официального разъяснения содержания нормы и применения ее на практике. Правом такого официального разъяснения обладает государственный орган или лицо, издавшие этот нормативный правовой акт, либо специально уполномоченные на это официальные органы.

При систематическом толковании актов воздушного права происходит уяснение смысла содержания акта посредством сопоставления исследуемой нормы с другими нормами по этому вопросу. С этой целью изучается вся система документов по рассматриваемой проблеме.

Последнее время достаточно важным представляется не только сопоставление с нормами отечественного воздушного законодательства, но и с нормами международного воздушного права, которые обладают приоритетом в

части их применения (статья 3 Воздушного кодекса Российской Федерации).

Учитывая динамику развития гражданской авиации России, ориентацию на международные правила и договоры, последнее время приобретает все большее значение историческое толкование. Историческое толкование предполагает обращение к тому периоду, когда этот акт принимался. Это дает возможность оценить необходимость принятия нормативного правового акта, определить динамику его развития, соответствие требованиям сегодняшнего дня.

Правоприменительная деятельность завершается посредством принятия специальных актов применения права, отличительная особенность которых (против нормативных актов) состоит в том, что они рассчитаны на конкретные, строго определенные случаи, связанные с эксплуатацией воздушного транспорта. Любой акт применения, так же как норма права, представляет собой властное предписание и носит государственно-обязательный характер.

Акты применения норм воздушного права реализуются в виде приказов, предписаний, указаний и пр. Они порождают у отдельных лиц конкретные права и обязанности либо влекут применение к ним определенных санкций.

Так, издание индивидуальных актов применения по случаям авиационных происшествий и инцидентов, нарушениям установленных правил полетов, эксплуатации воздушного транспорта или по конкретным лицам, нарушившим нормы воздушного законодательства, является примером актов индивидуального ненормативного характера, реализующих на практике правила, выраженные в правовых нормах.

Вопросы для самопроверки:

1. Что следует понимать под реализацией воздушного, права?
2. Перечислите виды реализации и объясните их содержание.
3. Что понимается под применением права? Приведите пример.
4. В чём состоит действие правовой нормы во времени, в пространстве и по лицам?
5. Низшая и высшая критика правовой нормы.
6. Что следует понимать под толкованием правовой нормы?
7. Какие виды толкования Вы можете перечислить?

Тема 4. Гражданские воздушные суда

Следует начать с изучения литературы по этому вопросу, затем перейти к анализу основного законодательного материала, регулирующего правовое положение гражданских воздушных судов и изданных на его основе правовых актов.

Студент должен уяснить понятие «гражданское воздушное судно», классификацию воздушных судов, право собственности на гражданские воздушные суда, нормы лётной годности воздушных судов,

В процессе изучения темы необходимо ознакомиться с практикой применения законодательства о гражданских воздушных судах, в частности, о государственной регистрации воздушных судов, об опознавательных знаках, об испытаниях гражданских воздушных судов, годности воздушных судов к полётам, судовых документах.

В начале XX века с появлением и развитием воздухоплавания возникла необходимость правовой регламентации всех видов воздушных передвижений и, соответственно, необходимость обозначения определенным образом группы летательных аппаратов, которые имели общие характеристики.

Летательные аппараты, используемые с различными и иными целями, были отнесены к категории воздушных судов. Парижская конвенция 1919 года определила "воздушное судно как аппарат, имеющий свойства держаться в атмосфере за счет реакции воздуха". В дальнейшем с появлением новых видов летательных аппаратов, взаимодействующих с воздухом, понятие "воздушное судно" претерпевало определенные изменения.

В первой редакции приложения 7 к Чикагской конвенции 1944 г. полностью воспроизводятся поправки, внесенные в 1967 году, которые существенно меняют определение воздушного судна. В соответствии с этими поправками к воздушным судам уже не относятся летательные аппараты, которые поддерживаются в воздухе за счет реакции воздуха с земной поверхностью.

В воздушном законодательстве России понятие "воздушное судно" также претерпевало определенные изменения: от первого его употребления в Декрете

от 17 января 1921 года до действующего сегодня понятия, закрепленного в Воздушном кодексе Российской Федерации. Согласно статье 32 к воздушным судам отнесены летательные аппараты, поддерживаемые в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды.

Данная правовая характеристика воздушного судна наиболее полно учитывает международные и национальные требования к воздушным судам для целей применения, изложенным в Воздушном кодексе. В статье 32 ВК понятие воздушного судна определяется как один из видов летательных аппаратов, предполагая, что могут быть и иные виды, на которые не распространяются нормы главы V Воздушного кодекса.

Первая юридическая классификация воздушных судов была проведена Парижской конвенцией 1919 года.

Классификация воздушных судов согласно приложению 7 к Чикагской конвенции предусматривает деление на виды, группы, подгруппы по определенным критериям (табл. 1).

В Воздушном кодексе РФ введена также классификация воздушных судов в зависимости от максимального взлетного веса.

К основной категории относятся воздушные суда с максимальным взлетным весом не менее 5700 кг, в том числе вертолеты с максимальным взлетным весом 3100 кг и более.

К легким воздушным судам отнесены воздушные суда, максимальный взлетный вес которых составляет менее 5700 кг, в том числе вертолеты, максимальный взлетный вес которых менее 3100 кг.

Сверхлегкое воздушное судно - воздушное судно, максимальный взлетный вес которого составляет не более 495 кг без учета веса авиационных средств спасания.

Особенностями ныне действующего Воздушного кодекса является введение класса сверхлегких воздушных судов.

Законодатель, вводя такой класс воздушных судов и установив регламент и порядок их использования, с одной стороны, позволяет выполнять полеты на

законных основаниях, а с другой стороны, обязывает их соблюдать правила технического обслуживания и летной эксплуатации.

Таблица 1

Классификация воздушных судов согласно Приложению 7 к Чикагской конвенции

Класс	Вид	Группа	Подгруппа
Легче воздуха	Без двигателя	Свободный аэростат	Сферический
			Несферический
		Привязной аэростат	Сферический
			Несферический
	С двигателем	Дирижабль	Жесткий
			Полужесткий
Нежесткий			
Тяжелее воздуха	Без двигателя	Планер, воздушный змей	Сухопутный
			Гидропланер
	С двигателем	Самолет	Сухопутный
			Гидропланер
			Амфибия
		Винтокрыл	Автожир (сухопутный, гидроавтожир, амфибия)
			Вертолет (сухопутный, гидровертолет, амфибия)
		Орнитоптер	Сухопутный
			Гидроорнитоптер
			Амфибия

Основой международного правового статуса любого воздушного судна является его национальная (государственная) принадлежность. Установление национальной принадлежности и ее фиксация производятся в каждом государстве в соответствии с законами этого государства и, как правило, путем реализации определенной процедуры - регистрации воздушного судна.

Согласно статье 33 ВК РФ гражданские воздушные суда Российской Федерации подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации. Юридическим актом,

удостоверяющим регистрацию, является свидетельство о регистрации.

Росавиация может устанавливать особый порядок государственной регистрации и государственного учета сверхлегких воздушных судов гражданской авиации и воздушных судов экспериментальной авиации.

Занесение в Государственный реестр имеет определенные правовые последствия: позволяет оформить право собственности, эксплуатации, установить принадлежность воздушного судна. Кроме того, занесение в Реестр дает возможность централизовать в государственных органах сведения о гражданских воздушных судах, что значительно облегчает контроль за их техническим состоянием и эксплуатацией.

По международным правилам ни одно воздушное судно не может иметь регистрацию более чем в одном государстве. Государство регистрации воздушного судна, внесенного в Реестр, автоматически берет на себя обязательства по обеспечению безопасной эксплуатации этого воздушного судна. Согласно статье 19 Чикагской конвенции регистрация осуществляется государствами в точном соответствии с законами этого государства. В развитие этих законов должны быть разработаны и приняты нормативные правовые акты, регламентирующие все аспекты государственной регистрации, включающие принятые в государстве процедуры регистрации, порядок отражения в Государственном реестре всей информации, вносимой в свидетельство, и т.д.

В Российской Федерации порядок государственной регистрации определен Правилами государственной регистрации гражданских воздушных судов в Российской Федерации, утвержденными Приказом Минтранса РФ от 02.07.2007 N 85. Эти Правила определяют порядок государственной регистрации и выдачи свидетельств о регистрации ГВС, предназначенных для выполнения полетов, ведения Государственного реестра гражданских воздушных судов РФ и внесения в него изменений, выдачи Свидетельств об исключении ГВС из Государственного реестра, присвоения государственных и регистрационных опознавательных знаков и нанесения их на гражданские воздушные суда,

нанесение товарных знаков на ГВС.

Ведение Государственного реестра осуществляется Федеральным агентством воздушного транспорта.

В разделе "Порядок проведения государственной регистрации" определены минимальные требования к заявителю и к органам регистрации. Так, например, государственная регистрация гражданского воздушного судна проводится органом регистрации в течение не более 10 рабочих дней со дня поступления документов от заявителя. В свою очередь, заявитель должен представить следующие документы:

- заявление в произвольной форме, содержащее данные о воздушном судне и сведения о его собственнике;
- документ, подтверждающий уплату госпошлины за государственную регистрацию ГВС;
- документы или их заверенные копии, подтверждающие право собственности на гражданское воздушное судно, и при необходимости другие документы.

В главах "Порядок внесения изменений в Государственный реестр гражданских воздушных судов..." и "Порядок исключения данных о ГВС из Государственного реестра..." также определены минимальные требования к заявителю в части представления необходимых документов и к органу регистрации в части осуществления необходимых действий.

В случае включения данных о гражданском воздушном судне в Государственный реестр органом регистрации присваивается ему 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. Это изображение наносится на киль или фюзеляж параллельно строительной горизонтали.

В установленном законодательством РФ порядке после соответствующей регистрации могут наноситься изображения флага субъекта Российской Федерации, а также товарные знаки, символы, надписи, эмблемы и др., располагаемые ниже изображения государственного флага.

Специальное изображение наносится на гражданские воздушные суда, предназначенные для медико-санитарной службы.

Организационно-правовое обеспечение поддержания летной годности

Важной и обязательной составляющей системы обеспечения безопасности полетов является поддержание летной годности воздушных судов. Под летной годностью понимается такое состояние двигателей, оборудования и самого воздушного судна, которое соответствует требованиям действующих норм летной годности гражданских воздушных судов и, как полагает законодатель, обеспечит безопасное выполнение полетов.

Такое соответствие реализуется на основе воздушного законодательства (правовое обеспечение) и на основе целой системы государственных органов на всех этапах, начиная от проектирования воздушного судна до эксплуатационных полетов (организационное). Правовой основой для такой деятельности являются нормативные правовые акты и прежде всего Нормы летной годности, которые содержат минимальные государственные требования к гражданским воздушным судам, двигателям и оборудованию.

Перечень минимально необходимых требований к воздушным судам представлен приложением 8 к Чикагской конвенции "Летная годность воздушных судов". Эти Стандарты включают лишь общие требования, которые подлежат детализации в национальных актах, регламентирующих требования летной годности. В процессе разработки национальной правовой базы государство регистрации должно учитывать, что оно берет на себя обязанности по обеспечению соответствия каждого воздушного судна, внесенного в Реестр,

требованиям норм летной годности и принимает на себя в конечном итоге обязательства в области поддержания летной годности в течение всего срока службы воздушного судна.

Вопросы для самопроверки:

1. Понятие «гражданское воздушное судно».
2. Классификация гражданских воздушных судов. Виды классификации.
3. Нормы лётной годности гражданских самолётов и вертолётотв.
4. Собственность на гражданские воздушные суда.
5. Порядок регистрации гражданских воздушных судов. Свидетельство о регистрации и его значение.
6. Оповознательные знаки и знаки маркировки. Назначение опознательных знаков.
7. Удостоверения о годности к полётам. Порядок выдачи удостоверений к полетам. Продление срока действия удостоверения. Временные удостоверения о годности к полётам и порядок их выдачи.
8. Испытания гражданских воздушных судов. Виды испытаний.
9. Судовые документы. Виды судовых документов.

Тема 5. Аэродромы и аэропорты

По данной теме студенты должны изучить литературу и проанализировать действующие законодательные акты (ВК, гл.4, Нормы годности аэродромов к эксплуатации и др.). По вопросу об отводе земель для нужд гражданской авиации следует изучить соответствующие разделы земельного кодекса РФ 2007 г. и акты, изданные на его основе.

Изучение темы следует начать с понятия и классификации аэродромов. Затем перейти к вопросу о регистрации аэродромов и допуске их к эксплуатации, режиме на аэродромной территории и в районе аэродрома. Специально следует проанализировать правовое положение аэропортов, и порядок отвода земель под строительство аэродромов и аэропортов.

Вопросы для самопроверки:

1. Что называется аэродромом?

2. Требования к аэродромам.
3. Классификация аэродромов.
4. Нормы годности аэродромов к эксплуатации.
5. Порядок ввода аэродромов в эксплуатацию и их регистрация.
6. Правила маркировки аэродромов и наземных сооружений на приаэродромной территории.
7. Требования при строительстве зданий и сооружений в районе аэродрома.
8. Порядок согласования строительства в районе аэродрома.
9. Что называется аэропортом?
10. Классификация аэропортов.
11. Порядок отвода земель под строительство аэродромов и аэропортов.

Тема 6. Авиационный персонал

Изучение этой темы начинается с определения понятия «авиационный персонал» и классификации персонала. Затем студент переходит к изучению правового положения экипажа воздушного судна (авиационный персонал, выполняющий свои функции в полёте): понятие и состав экипажа воздушного судна, общие требования к экипажу, классификация и свидетельства лётного состава, правовое положение командира воздушного судна и других членов экипажа.

В заключение студент изучает правовое положение руководителя полётов и диспетчерского состава, а также инженерно-технического состава, обеспечивающего наземное обслуживание воздушных судов (наземный авиационный персонал).

Особо следует рассмотреть вопрос о материальной ответственности авиапредприятий за вред, причинённый членам, экипажа во время полёта.

Вопросы для самопроверки:

1. Понятие и классификация авиационного персонала.
2. Понятие и состав экипажа воздушного судна.
3. Общие требования к экипажам воздушных судов.

4. Классификация и свидетельства лётного состава.
5. Правовое положение командира воздушного судна.
6. Возмещение вреда, причинённого членам экипажа.

Тема 7. Полёты воздушных судов

Приступая к изучению этой темы, необходимо уяснить режим воздушного пространства РФ как части её территории, находящейся под полным и исключительным суверенитетом России. Затем студент переходит к вопросу о структуре воздушного пространстве РФ, правовому регулированию управления лётной работой, обеспечению и выполнению полётов, обратив особое внимание на работу экипажа воздушного судна по подготовке и выполнению полёта. Изучение перечисленных вопросов должно вестись параллельно с изучением действующего законодательства: Воздушного кодекса РФ, Положения об использовании воздушного пространства и других нормативных актов, регулирующих полёты в воздушном пространстве РФ.

Необходимо изучить особенности полётов над открытым морем и международных полётов в соответствии с Чикагской конвенцией и в рамках Содружества Независимых Государств.

В заключение следует изучить вопрос о правовом регулировании управления и организации воздушным движением.

Вопросы для самопроверки:

1. Что понимается под режимом воздушного пространства РФ?
2. Что следует понимать под структурой воздушного пространства?
3. Управление (организация) лётной работой.
4. Содержание лётной работы экипажа.
5. Понятие и виды обеспечения полетов воздушных судов.
6. Понятие «правила полётов». Правовое регулирование правил полётов.
7. Правила международных полётов.
8. Правила полётов между государствами СНГ.
9. Полёты над открытым морем.
10. Управление и организация воздушным движением. Понятие и система

органов.

Тема 8. Основные этапы развития системы управления гражданской авиации в РФ

Изучение этой темы должно дать исходные и общие сведения об управлении, социальном управлении и государственном управлении, о науке административного права. Затем студент переходит к ознакомлению с принципами государственного управления, методами и формами управления, с системой органов исполнительной власти и их компетенцией, изучает вопросы государственной службы РФ.

Вопросы для самопроверки:

1. Что мы понимаем под управлением? Перечислите виды управленческих систем.
2. Раскройте понятие «государственное управление».
3. Административное право – право управления. Его предмет и система.
4. Принципы государственного управления.
5. Понятие «органы государственного управления». Виды органов государственного управления.
6. Что следует понимать под методами управления? Перечислите методы управленческой деятельности и раскройте их содержание.
7. Что мы понимаем под формой управленческой деятельности? Перечислите формы управленческой деятельности.
8. Что понимается под подбором и расстановкой кадров? Перечислите основные критерии подбора кадров.
9. Дайте определение термину «государственный служащий». Классификация государственных служащих.
10. Порядок прохождения государственной службы.

Тема 9. Органы государственного управления ГА РФ

Рассмотрение современной системы органов управления в области гражданской авиации следует начать с правового Министерства транспорта РФ и Федерального агентства воздушного транспорта, входящего в состав

Министерства транспорта РФ, а также региональных органов управления гражданской авиации. Затем студент должен проанализировать правовое положение органов, непосредственно не входящих в систему Министерства транспорта РФ (межгосударственных, государственных и общественных).

Вопросы для самопроверки:

1. Правовое положение Министерства транспорта РФ.
2. Федеральное агентство воздушного транспорта и его правовое положение.
3. Правовое положение региональных органов управления ГА.
4. Межгосударственные, государственные и общественные органы управления в области гражданской авиации.

Тема 10. Правовое положение авиационного предприятия

Изучение вопроса о правовом положении авиапредприятия следует начать с анализа Гражданского кодекса (глава «Юридические лица»), затем уяснить организационно-правовые формы предприятий в РФ, основы их деятельности и управления, а также общие условия учреждения и прекращения деятельности предприятий. Затем перейти к формам авиационных предприятий, образуемых на территории РФ, изучить нормы Воздушного Кодекса РФ (раздел «Авиационное предприятие», особенно Ст. 40., Ст 61 ВК РФ) Особое внимание должно быть уделено правовому положению объединений и их взаимодействию с добровольно входящими в их состав авиапредприятиями. Должен быть также проанализирован вопрос о взаимодействии авиапредприятий и объединений с органами государственного управления в области гражданской авиации

Авиакомпания – это авиатранспортное предприятие, осуществляющее воздушные сообщения, представляет собой объединяемый общими целями коллектив людей, имеющий юридические права владения или пользования ВС и вспомогательными объектами, выполняющий весь комплекс организационных и технологических функций по осуществлению транспортных операций.

Структура и численный состав предприятия определяются объёмами

пассажирских и грузовых перевозок и включают лётные коллективы, инженерно – технический, административный и обслуживающий персонал. Представление о масштабах операций, осуществляемых авиакомпаниями, дают данные о количестве единиц ВС, эксплуатируемых ими как собственным парком ВС, так и приобретённых по лизингу. По формам собственности на ВТ авиакомпании могут быть государственными, смешанными и частными. Основными производственными задачами авиакомпаний являются:

- эксплуатация закреплённых за ними внутренних и международных линий на основе межправительственного соглашения и свидетельства эксплуатанта;
- обеспечение безопасности, регулярности полётов и высокой культуры обслуживания пассажиров и клиентуры на соответствующих авиалиниях;
- обеспечение качественного обслуживания авиационной техники и наземного оборудования;
- подготовка квалифицированных кадров для полётов как на внутренних, так и на международных ВЛ;
- взаимодействие различными министерствами, ведомствами и т. д., направленное на улучшение качества обслуживания потребителей ВТ.

Авиакомпания имеет воздушные суда (собственные или арендованные), авиационный персонал и производственную базу для организации, производства и обеспечения полетов в соответствии с требованиями нормативных актов в области регулирования деятельности гражданской авиации. Воздушные суда авиакомпании должны быть оборудованы в соответствии с установленными в гражданской авиации требованиями для заявленных регионов и видов полетов, а ее авиационный персонал должен иметь необходимую квалификацию. Авиакомпания организует систему получения и доведения до своего персонала нормативных актов, а также информации по безопасности полетов и авиационной безопасности. При проведении работ по сертификации Органом по сертификации или региональным органом по сертификации рассматривается на соответствие установленным требованиям

Аэропорт - комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки

воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование, авиационный персонал и других работников.

Аэропорт является предприятием (иногда структурным подразделением авиапредприятия), обеспечивающим прием и отправку пассажиров, багажа, грузов и почты, обслуживание полетов воздушных судов (ВС), экипажей и имеющим для этих целей необходимые наземные объекты, здания, оборудование, сооружения и специально подготовленный земельный участок.

К авиационному персоналу относятся лица, имеющие специальную подготовку и сертификат (свидетельство) и осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, а также деятельность по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов ВС, авиационных работ, организацию использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения.

В состав аэропорта входит аэродром и служебно-техническая территория. За пределами аэропорта располагается жилая зона, объекты радионавигации, посадки, управления полетами и другие обслуживающие сооружения. Аэропорт собственными силами, либо привлеченными на договорной основе соответствующими агентами (предприятиями-исполнителями) обеспечивает прием и выпуск воздушных судов, осуществляет эксплуатацию аэродрома, аэровокзала, почтово-грузовых комплексов, средств хранения и заправки горюче-смазочных материалов (ГСМ), техническое и коммерческое обслуживание воздушных судов, эксплуатацию средств обеспечения технологических процессов в зоне аэропорта теплом, электроэнергией, транспортом и связью.

Аэропорт в соответствии с федеральной системой обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства обеспечивает выполнение требований норм, правил и процедур по авиационной безопасности.

Аэропорт в соответствии с действующим законодательством и, не нарушая экологию района аэропорта, осуществляет и другие (неавиационные) виды

деятельности, сдает в аренду, концессии и на иных договорных условиях предприятиям объекты, сооружения, здания, нежилые помещения, оборудование и земельные участки для производственных целей и коммерческой деятельности (для аэропортов государственной формы собственности - по согласованию с органом, уполномоченным собственником).

Все аэропорты ГА РФ делятся на классы. Класс аэропорта определяется годовым объемом пассажирских перевозок, под которым понимается суммарное количество всех прилетающих и вылетающих пассажиров, включая пассажиров транзитных рейсов. В зависимости от интенсивности движения воздушных судов, объема авиаперевозок аэропорты подразделяются на пять классов: 1,2,3,4 и 5. Все аэропорты ниже 5-го класса относятся к неклассифицированным аэропортам (Табл.2).

Таблица 2

Классификация аэропортов РФ

Класс аэропорта	Годовой объем пассажирских перевозок, чел
1	7 000 000 – 10 000 000
2	4 000 000 -7 000 000
3	2 000 000 – 4 000 000
4	500 000 – 2 000 000
5	100 000 – 500 000

По своему назначению аэропорты подразделяются на международные, федеральные и местные.

Международный аэропорт — аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором осуществляется таможенный, пограничный, санитарно-карантинный и иной контроль. Решение об открытии аэродрома для выполнения международных полетов воздушных судов или международного аэропорта принимается Правительством Российской Федерации.

Правила обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах определены Постановлением Правительства

Российской Федерации от 22 июля 2009 г. N 599. Там же приводится перечень новых понятий, таких как: "главный оператор аэропорта", "оператор аэропорта", "потребители", "объекты инфраструктуры аэропорта", "техническая возможность аэропорта", "право исторического слота" и другие.

В заключение следует рассмотреть вопросы о сертификации и лицензировании авиапредприятий.

Вопросы для самопроверки:

1. Понятия «предприятие» и «собственник предприятия».
2. Понятие «авиационное предприятие».
3. Организационно-правовые формы авиационных предприятий.
4. Главный оператор аэропорта, оператор аэропорта, оператор аэродрома.
5. Трудовой коллектив предприятия.
6. Порядок учреждения предприятия, его ликвидация и реорганизация
7. Сертификация и лицензирование авиационных предприятий.

Тема 11. Международные организации гражданской авиации

Изучение этой темы следует начать с уяснения понятия «международные организации» и их классификации, в частности, деления на межправительственные и неправительственные международные организаций. Затем студент переходит к международным организациям гражданской авиации, обратив особое внимание на правовое положение тех международных организаций, участником которых является Российская Федерация.

После этого студент переходит к анализу правового положения конкретных международных организаций гражданской авиации: ИКАО, ИАТА и других.

Большое практическое значение приобретает проблема правового регулирования полётов и воздушных перевозок в рамках Содружества Независимых Государств.

ИКАО – специализированное учреждение ООН, представляет собой постоянное объединение государств, созданное с целью сотрудничества и разработки стандартов и рекомендаций в области обеспечения международных воздушных сообщений.

Основопологающий документ ИКАО – Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная 52 государствами 7 декабря 1944 г. в Чикаго. Конвенция состоит из четырех частей.

В первой части изложены основные принципы Конвенции, приведены положения, регламентирующие права и обязанности государств при выполнении регулярных международных воздушных сообщений и нерегулярных полетов; правила государственного контроля и обслуживания воздушных судов в аэропортах и др. Вторая часть Конвенции представляет собой Устав ИКАО. В третьей части рассмотрены основные вопросы международных воздушных перевозок. В четвертой части оговорены договорно-правовые условия подписания и регистрации соглашений в области гражданской авиации, порядок принятия приложений к Конвенции и поправок к ней и др.

В деятельности ИКАО наибольшее значение имеет разработка унифицированных летно-технических правил, регламентирующих международные полеты и эксплуатацию гражданских ВС, аэродромов и других наземных аэронавигационных средств в целях обеспечения единообразия правил, стандартов и процедур, касающихся ВС, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб.

В государствах-членах ИКАО все шире внедряются единообразные правила, нормы и методики по вопросам международной гражданской авиаций.

ИКАО способствовала разработке целого ряда унифицированных летно-технических стандартов и рекомендаций, оформленных в виде 19 Приложений к Чикагской конвенции.

Например:

приложение 6 - Эксплуатация воздушных судов;

приложение 9 - Упрощение формальностей при международных воздушных перевозках;

приложение 11 - Обслуживание воздушного движения;

приложение 12 - Поиск и спасание;

приложение 14 - Аэродромы;

приложение 18 – Безопасность полетов

приложение 19 – Управление безопасностью полетов

Для разработки крупных проблем созданы пять комитетов: аэронавигационный, норм летной годности, воздушного транспорта, технический, административно-юридический.

В части, касающейся коммерческого обеспечения рейса, изданы: Руководства по аэропортовым службам. Руководство по проектированию аэропортов, Руководство по проектированию аэродромов и др.

Вопросы для самопроверки:

1. Что мы понимаем под международными организациями?
2. Классификация международных организаций. Межправительственные и неправительственные международные организации.
3. Международные организации ГА и их классификация.
4. ИКАО. Структура и компетенция.
5. ИАТА. Структура и компетенция.
6. Другие международные организации ГА с участием РФ и авиапредприятий (общественных организаций).
7. Вопросы международно-правового регулирования в условиях деятельности СНГ в области гражданской авиации.

Тема 12. Надзор и инспекция за безопасностью полётов в гражданской авиации

Начиная изучение этой темы, следует, прежде всего, уяснить смысл и содержание понятий «контроль», «надзор», «инспекция», кто (какой орган) и в каких пределах эти функции выполняет.

Контроль – одна из основных функций в любой сфере деятельности. Каждый руководитель осуществляет контроль за работой подчинённых.

Надзор и инспекция выполняются специальными органами, которым поднадзорное инспектируемое лицо (орган) не подчинено по службе.

В гражданской авиации надзор и инспекцию за безопасностью полётов, осуществляют Госавианадзор и Главная инспекция.

Приступая к анализу этих видов деятельности, студент должен

ознакомиться с историей развития этих органов. После этого он переходит к анализу правового положения Госавианадзора, его структуры и компетенции, а также порядка деятельности.

Функции Главной инспекции и инспекции по безопасности полетов в объединениях определяются Положением, предусматривающим помимо чисто инспекторских функций ряд других важных полномочий: видение Государственного реестра гражданских воздушных судов, контроль за выдачей и продлением удостоверений о годности к полётам гражданских воздушных судов и ведением Государственного реестра аэродромов.

Полномочия органов Прокуратуры по надзору за безопасностью полётов.

Вопросы для самопроверки:

1. Что Вы понимаете под контролем, надзором и инспекцией?
2. Органы, осуществляющие надзор за безопасностью полётов (структура и компетенция).
3. Органы, осуществляющие контроль за безопасностью полётов (структура и компетенция).
4. Органы, осуществляющие инспекцию за безопасностью полётов (структура и компетенция).
5. Органы транспортной прокуратуры по надзору за безопасностью полётов.

Тема 13. Расследование авиационных происшествий

Изучение данной темы начинается с уяснения понятий «авиационное происшествие» (АП) и «расследование». Наиболее точным следует считать определение АП в Приложении 13 к Чикагской конвенции. Понятие «расследование» следует назвать техническим в отличие от юридического расследования, проводимого следователями органов прокуратуры,

Затем студент переходит к изучению порядка технического расследования, осуществляемого комиссией по служебному расследованию АП в соответствии с Положением о расследовании авиационных происшествий и инцидентов (ПРАПИ.-88).

Порядок расследования АП с иностранными гражданскими

воздушными судами на территории России определен специальными правилами на основе Приложения 13 к Чикагской конвенции.

Вопросы для самопроверки:

1. Что понимается под авиационным происшествием, инцидентом?

Классификация АП.

2. Цель технического расследования.
3. Цель юридического расследования.
4. Органы технического расследования,
5. Порядок технического расследования АП.
6. Расследование АП при международных полётах.

Тема 14. Ответственность за правонарушения на воздушном транспорте

Изучение темы следует начать с понятия и видов правонарушений на воздушном транспорте. Характерной особенностью правонарушений на воздушном транспорте является их связь (прямая или косвенная) с воздушным судном, взаимодействуя с которым (или находясь в сфере действия которого), человек совершает правонарушение.

В зависимости от степени общественной опасности нарушения различают: дисциплинарную, административную и уголовную ответственность на воздушном транспорте.

Затем студент переходит к анализу перечисленных видов правонарушений и ответственности за их совершение:

- дисциплинарная ответственность наступает при совершении дисциплинарного проступка;
- административная - при совершении административного правонарушения (проступка):
- уголовная - в случае совершения преступления;
- имущественная ответственность.

Административная ответственность на воздушном транспорте

урегулирована Кодексом РФ «Об административных правонарушениях».

Студент должен изучить подведомственность дел об административных правонарушениях на воздушном транспорте, производство по делам о правонарушениях, а также порядок исполнения постановлений о наложении административных взысканий.

Вопрос об уголовной ответственности не воздушном транспорте урегулирован Уголовным кодексом РФ, принятым в 1996 году. Студент должен уяснить понятие «авиационное преступление».

Что касается имущественной ответственности при эксплуатации воздушного судна, то здесь следует различать ответственность владельца воздушного судна перед третьими лицами, ответственность за вред, причинённый при столкновении воздушных судов.

Вопросы для самопроверки:

1. Что Вы понимаете под правонарушением на воздушном транспорте?
2. Виды правонарушений на воздушном транспорте.
3. Понятие «авиационное преступление».
4. Нарушение правил безопасности полётов и эксплуатации ВС.
5. Нарушений правил международных полётов.
6. Угон воздушного судна.
7. Административные правонарушения на воздушном транспорте.
8. Обязательства за причинение вреда третьим лицам при эксплуатации воздушного судна.
9. Ответственность за вред, причинённый при столкновении ВС.

Тема 15. Воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и

ПОЧТЫ

Ознакомиться с рекомендованной литературой по теме, а затем перейти, к изучению законодательства, регулирующего перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты. Важнейшие положения о перевозках для всех видов транспорта (в том числе и для воздушного) закреплены в Гражданском кодексе РФ.

Основным специальным законом, регулирующим перевозки, является Воздушный кодекс и изданные на его основе правила и инструкции.

Воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты осуществляются на основе договоров, которые заключаются между авиапредприятием и клиентурой (пассажиром, грузоотправителем, предприятием связи). Студент должен усвоить понятие договора воздушной перевозки пассажира, багажа, груза и почты, порядок заключения договора; права и обязанности сторон по договору воздушной перевозки. Особое внимание надо обратить на вопрос об ответственности перевозчика за вред, причинённый пассажиру, багажу, грузу и почте, а также основаниях, освобождающих перевозчика от ответственности.

Вопросы для самопроверки:

1. Перечислите основные правовые акты, регулирующие воздушные перевозки.
2. Понятие «договор воздушной перевозки пассажира и багажа».
3. Права и обязанности сторон по договору воздушной перевозки пассажира и багажа.
4. Договор воздушной перевозки груза. Права и обязанности сторон.
5. Договор воздушной перевозки почты. Права и обязанности сторон.
6. Юридическое значение пассажирского билета, багажной квитанции, грузовой и почтовой накладной.
7. Особенности воздушной перевозки опасных и скоропортящихся грузов.
8. Ответственность за вред, причинённый пассажиру.
9. Ответственность за вред, причинённый багажу.
10. Ответственность за вред, причинённый грузу.
11. Ответственность за вред, причинённый почте.
12. Основания, освобождающие перевозчика от ответственности за причинённый вред.

Тема 16. Международные воздушные перевозки

При изучении темы необходимо точно установить, что следует понимать под международной воздушной перевозкой вообще и по документам -

Варшавской конвенции. Далее нужно проанализировать основные правовые акты, регулирующие международные воздушные перевозки, в частности, Варшавскую конвенцию с изменениями и дополнениями, принятыми на конференции в Гааге в 1955 г.; Воздушный кодекс; межправительственные соглашения о воздушном сообщении между РФ и иностранными государствами; Правила международной воздушной перевозки пассажиров, багажа и грузов и другие документы.

Затем следует перейти к анализу отдельных видов международных воздушных перевозок, проанализировать особенности правового регулирования их по сравнению с внутригосударственными воздушными перевозками. Главное внимание здесь нужно сосредоточить на правах и обязанностях сторон по договору воздушной перевозки пассажиров, багажа и груза. После этого студент переходит к вопросу об ответственности за вред, причинённый при международной воздушной перевозке, о применении ограниченной ответственности по Варшавской конвенции. Особое внимание должно быть уделено проблеме освобождения перевозчика от ответственности.

Вопросы для самопроверки:

1. Что следует понимать под международной воздушной перевозкой?
2. Что означает международная воздушная перевозка по Варшавской конвенции?
3. Какие виды международных воздушных перевозок регулируются Воздушным кодексом РФ?
4. Договор международной перевозки пассажира и багажа. Понятие, стороны договора и основные права и обязанности сторон.
5. Договор международной воздушной перевозки груза и почты. Права и обязанности сторон.
6. Основания ответственности за вред, причинённый при международной воздушной перевозке пассажира, багажа, груза и почты.
7. Основания, освобождающие перевозчика от ответственности за вред, причинённый пассажиру и грузу.
8. Ограниченная ответственность перевозчика за вред, причинённый пассажиру, багажу и грузу. Случаи, когда перевозчик не может сослаться на

положения Варшавской конвенции от ограниченной ответственности.

Тема 17. Чартер

Изучение темы начинается с определения понятия «чартер», договор чартера, а также понятий «фрахтователь» и «фраховщик».

Затем студент переходит к анализу прав и обязанностей сторон по договору чартера, а также ответственности сторон,

Фрахтование воздушных судов для выполнения внутренних воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов осуществляется в соответствии с инструкцией Федерального агентства воздушного транспорта по организации и выполнению заказных рейсов не воздушных линиях РФ. К инструкции прилагается типовый договор. Фрахтование судов в международном воздушном сообщении осуществляется на основе разработанных авиапредприятием типовых договоров (отдельно для пассажиров и грузов).

Вопросы для самопроверки;

1. Что Вы понимаете под чартером (фрахованием) воздушных судов?
2. Какие виды чартера Вы знаете? В чём их особенность?
3. Фрахтователь, его права и обязанности.
4. Фрахтовщик. Его, права и обязанности?
5. Фрахтование воздушных: судов при внутригосударственных воздушных перевозках.
6. Фрахтование воздушных судов в международном воздушном сообщении.
7. Условия договора фрахования.
8. Ответственность сторон по договору фрахования (чартера).

Тема 18. Авиационные работы

Изучение темы следует начать с усвоения различных видов авиационных работ и их классификации. Изучив рекомендованную литературу, студент должен проанализировать основные нормативные акты, регулирующие авиационные работы: Воздушный кодекс РФ, руководства и инструкции, регулирующие договорные отношения и полёты при выполнении авиационных работ.

Выполнение авиационных работ осуществляется в соответствии с договорами, заключаемыми авиапредприятиями с клиентурой. В зависимости от вида авиационных работ (их насчитывается около 150) гражданская авиация заключает с заказчиком договор, в котором определяется вид и объём работ, сроки и тарифы, общая цена договора, порядок оплаты, методы обработки, охрана авиатехники, обеспечение ГСМ, аэродромы (посадочные площадки), с которых выполняются работы.

Студент должен учитывать, что договор на выполнение авиационных работ относится к договорам подрядного типа и регулируется нормами гражданского права (Гражданский кодекс РФ).

Особое внимание следует уделить правам и обязанностям сторон договора. Анализ прав и обязанностей должен производиться на примере авиационного предприятия, где работает студент.

Затем рассматривается вопрос об ответственности сторон за невыполнение или ненадлежащее выполнение договорных обязательств.

В заключение студент должен изучить особенности договора на выполнение авиационных работ за рубежом.

Вопросы для самопроверки:

1. Что следует понимать под авиационными работами в ГА, и какие виды работ Вы знаете?
2. Перечислите основные нормативные акты, регулирующие авиационные работы.
3. В чём сущность договора-подряда по гражданскому праву и как он используется при выполнении авиационных работ?
4. В чём заключается значение основных условий и типовых договоров на выполнение авиационных работ?
5. Порядок заключения локальных договоров на выполнение авиационных работ.
6. Права и обязанности сторон по договору на выполнение авиационных работ.
7. Ответственность сторон за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязательств по договору.

Тема 19. Ремонт авиационной техники

К важнейшим направлениям хозяйственной деятельности авиапредприятий относится ремонт авиационной техники. Ремонт техники осуществляется, по договорам подряда между заказчиками (авиапредприятиями) и подрядчиками (авиаремонтными заводами).

При изучении данной темы студент должен проанализировать нормативные акты, регулирующие отношения по ремонту авиационной техники, важнейшим из которых являются «Основные условия на ремонт авиационной техники гражданской авиации». Изучив рекомендованную литературу и Основные условия, студент должен уяснить сущность и форму договора на ремонт авиатехники, права и обязанности сторон, предмет и цену договора, а также ответственности сторон в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения договора.

Вопросы для самопроверки:

1. Каков порядок ремонта авиационной техники.
2. Какими нормативными актами регулируется ремонт?
3. Каков порядок заключения договоров на ремонт авиатехники?
4. Порядок сдачи в ремонт и приёмки после него авиатехники.
5. Права и обязанности заказчика по договору.
6. Права и обязанности подрядчика (авиаремонтного завода).
7. Форма договора на ремонт авиатехники.
8. Ответственность в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения договора.

Тема 20. Акты, претензии и иски по имущественным требованиям в гражданской авиации

Изучение темы студент начинает с уяснения содержания понятий «акты», «претензии», «иски». Затем переходит к видам актов, составляемых при неисправностях во время воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты (коммерческий акт, акт общей формы, акт о неисправностях при перевозке и др.), при выполнении авиационных работ и в иных случаях. При этом следует обратить внимание на требования закона к форме акта, срокам его

составления и предъявления авиапредприятию.

Следующий вопрос - претензионный порядок при рассмотрении имущественных споров. Студент, уяснив сущность претензионного порядка, переходит к изучению порядка и сроков предъявления претензий, порядка рассмотрения претензий, а также вынесения решений по претензии. Затем переходит к изучению искового производства, действующего в Российской Федерации. Иск является юридическим средством защиты нарушенного или оспариваемого права или охраняемого законом интереса. Иск может быть предъявлен любым заинтересованным лицом в установленном законом порядке путём возбуждения гражданского дела в суде. Споры, возникающие в процессе предпринимательской деятельности, вытекающие из гражданских правоотношений (экономические споры) либо из правоотношений в сфере управления, разрешаются арбитражным судом. Наряду с арбитражным судом по соглашению сторон уже возникший или могущий возникнуть экономический спор, подведомственный арбитражному суду, может быть передан на разрешение третейского суда или через посредника.

Вопросы для самопроверки:

1. Какие виды актов составляются при неисправностях при перевозках?
2. Коммерческий акт. Его назначение и порядок составления.
3. В чём сущность претензионного порядка?
4. Порядок предъявления и рассмотрения претензий.
5. Судебный порядок рассмотрения имущественных споров.
6. Арбитражный суд. Подведомственность арбитражному суду дел по экономическим спорам в сфере управления.
7. Третейский суд. Разрешение спора непосредственно самими сторонами или через посредника.

Тема 21. Трудовой договор в гражданской авиации

Изучение темы начинается с понятия «трудовой договор».. стороны трудового договора, содержание и порядок заключения трудового договора в ГА. Особо следует остановиться на заключении договоров с руководителями авиапредприятий.

Следующий вопрос - перевод на другую работу. Здесь начать нужно с

понятия «перевод на другую работу» и виды переводов. После этого студент переходит к анализу видов переводов на другую работу в соответствии с действующим трудовым законодательством.

Тема завершается вопросом о прекращении трудового договора. Основания прекращения трудового договора по инициативе работника, администрации и профсоюзного органа.

Вопросы для самопроверки:

1. Понятие и содержание трудового договора.
2. Форма и сроки трудового договора.
3. Контракт. Содержание и порядок заключения.
4. Приём на работу лётного и диспетчерского составов.
5. Понятие и виды переводов на другую работу.
6. Порядок перевода на другую работу.
7. Общие основания прекращения трудового договора.
8. Расторжение трудового договора по инициативе работника.
9. Расторжение трудового договора по инициативе работодателя.
10. Расторжение контракта по инициативе руководителя или работодателя, а также по соглашению сторон.

Тема 22. Рабочее время и время отдыха в гражданской авиации

Прежде всего, необходимо уяснить понятия «рабочее время» и «время отдыха» по законодательству РФ, а также виды рабочего времени и времени отдыха с учётом специфики ГА. Особое внимание следует уделить изучению рабочего времени лётного и диспетчерского составов, порядку учёта рабочего времени, в частности, суммированного учёта рабочего времени лётного состава. Сверхурочные работы. Работа в выходные и праздничные дни.

С проблемой рабочего времени тесно связано определение времени отдыха. Конституция РФ закрепляет и гарантирует право граждан на отдых. Студент должен проанализировать виды отдыха: ежедневный, еженедельный, праздничные дни, отпуск рабочих и служащих. Отдельно следует изучить время отдыха лётного и диспетчерского составов ГА.

Вопросы для самопроверки:

1. Понятие и виды рабочего времени.
2. Нормирование продолжительности рабочего времени. Нормированный и ненормированный рабочий день.
3. Виды учёта рабочего времени. Учёт рабочего времени лётного и диспетчерского составов.
4. Сверхурочные работы. Работа в выходные и праздничные дни.
5. Особенности рабочего времени лётного состава.
6. Рабочее время диспетчерского состава.
7. Понятие и виды времени отдыха.
8. Особенности времени отдыха лётного состава.
9. Время отдыха диспетчерского состава.
10. Отпуск лётного и диспетчерского составов.

Тема 23. Охрана труда и трудовые споры

Закон возлагает на администрацию обязанность внедрять современные средства техники безопасности, предупреждающие производственный, травматизм, и обеспечивать санитарно-гигиенические условия, предотвращающие возникновение профессиональных заболеваний рабочих и служащих.

Изучение правовых вопросов охраны труда в гражданской авиации студент начинает с ознакомления с литературой по вопросу охраны труда в гражданской авиации и действующим законодательством: Конституцией РФ, Трудовым кодексом РФ, в также изданные в соответствии с законом правила и стандарты по охране труда в гражданской авиации,

Особое внимание следует обратить на обязанности работодателя установленные законом и изданными на его основе нормативными актами. Обязанность рабочих и служащих - соблюдать инструкции по охране труда, разрабатываемые и утверждаемые администрацией предприятия совместно с профсоюзным комитетом.

Трудовые споры в соответствии Трудовым законодательством рассматриваются:

- 1) комиссиями по трудовым спорам;

- 2) профсоюзными комитетами предприятий, учреждений, организаций;
- 3) районными (городскими) федеральными судами.

Трудовые споры некоторых категорий работников рассматриваются вышестоящими в порядке подчиненности органами.

Студент изучает законодательство, «О порядке разрешения индивидуальных трудовых споров», которое регулирует порядок разрешения индивидуальных трудовых споров, возникающих между лицами, работающими по трудовому договору (контракту, соглашению) и администрацией предприятия (учреждения, организации, подразделения) по вопросам применения законодательства и иных нормативных актов о труде, коллективных договоров и других соглашений о труде, а также установления новых или изменения существующих условий труда.

Вопросы для самопроверки:

1. Перечислите основные законодательные и другие нормативные акты, регулирующие охрану труда в ГА.
2. Основные обязанности администрации ГА по охране труда.
3. Основные обязанности рабочих и служащих ГА по охране труда.
4. Расследование несчастных случаев на производстве.
5. Ответственность за ущерб, причиненный рабочим и служащим и их здоровью на производстве.
6. Понятие индивидуального трудового спора.
7. Перечислите основные законодательные акты, регулирующие порядок разрешения индивидуальных трудовых споров.
8. Органы, рассматривающие трудовые споры.
9. Порядок рассмотрения трудовых споров в КТС.
10. Порядок рассмотрения трудовых споров в профсоюзном комитете.
11. Порядок рассмотрения трудовых споров в районном (городской) суде.
12. Рассмотрение трудовых споров вышестоящими в порядке подчиненности органами.

Тема 24. Пенсионное обеспечение работников ГА

Изучение темы начинается с анализа пенсионного законодательства РФ (с

изменениями и дополнениями), а также созданного в соответствии с Конституцией РФ и Законом о государственных пенсиях РФ Пенсионного фонда РФ, за счет средств которого осуществляется пенсионное обеспечение в Российской Федерации. Все предприятия, учреждения и организации находящиеся на территории Российской Федерации, независимо от ведомственной подчиненности обязаны уплачивать в этот фонд соответствующие страховые взносы.

Закон устанавливает единую систему республиканских государственных пенсий в Российской Федерации. Законом предусмотрены трудовые и социальные пенсии.

В связи с трудовой и иной общественно полезной деятельностью назначаются следующие пенсии:

- по старости (возрасту);
- по инвалидности;
- по случаю потери кормильца;
- за выслугу лет.

Студент анализирует порядок назначения и выплаты пенсий.

В соответствии с пенсионным законодательством установлена пенсия за выслугу лет, а также определены условия, дающие право на пенсию в связи с работой в гражданской авиации.

В заключение студент должен ознакомиться с нормативно-правовыми документами по пенсионному обеспечению, в том числе и работников гражданской авиации.

УЧЕБНЫЕ ЗАДАНИЯ

Учебное задание – вид задания для самостоятельного выполнения обучающимися, в котором содержится требование выполнить какие-либо теоретические или практические учебные действия. Учебные задания предполагают активизацию знаний, умений и действий, либо – актуализацию ранее усвоенного материала.

Учебные задания выполняются в соответствии с рабочими программами дисциплины «Воздушное право», разработанными по направлениям подготовки.

Учебные задания могут быть выполнены в виде: подготовки проектов нормативных актов, юридических документов, решения ситуационных задач, разбора проблемных ситуаций, докладов и представлены в печатной или рукописной форме, также обучающемуся может быть предложено сделать устный доклад (сообщение) продолжительностью 7–10 минут.

Решение ситуационных задач, как вида учебного задания, имитирующего ситуации, которые могут возникнуть в реальной действительности, предусмотрено по отдельным темам практических занятий. Обучающемуся необходимо ответить на поставленные в задаче вопросы, на основе анализа рекомендуемых нормативных правовых актов. Решение задачи – это поиск нормы права, оптимально отвечающей и разрешающей фактическую ситуацию. Оценке подлежит правильность решения с обоснованием принятого решения и составления определения суда или тех юридических документов, которые требуются для разрешения практической правовой ситуации.

Все задания, выносимые на самостоятельную работу, выполняются обучающимся либо в конспекте, либо на отдельных листах формата А4 (по усмотрению преподавателя). Контроль выполнения заданий, выносимых на самостоятельную работу, осуществляет преподаватель.

Доклад.

Целью подготовки доклада является привлечение внимания обучающихся к наиболее сложным вопросам курса, которые имеют не только теоретическое, но и практическое значение, формирование и развитие навыков самостоятельного изучения научной литературы, умения делать собственные аргументированные выводы и иллюстрировать их правильно подобранными примерами из судебной практики по делам, вытекающим из хозяйственных споров, выступать перед аудиторией и вести дискуссию.

Конкретные проблемы для освещения в докладах выбираются обучающимися перед соответствующим практическим занятием, после чего с преподавателем в обязательном порядке обсуждаются формулировка темы выступления и общее содержание доклада. При этом в докладе должны найти отражение: актуальность выбранной темы; цель проведения исследования; положения, раскрывающие основные проблемы; примеры из судебной

практики; теоретические выводы, сделанные на основе проведенного исследования.

Доклад подготавливается в письменной форме, в конце даётся список использованной литературы. Все приводимые в тексте цитаты, примеры, статистические данные приводятся со ссылками на их источники. Ссылки на источники, также как и список использованной литературы, оформляются в строгом соответствии с требованиями библиографического стандарта.

Продолжительность доклада не должна превышать 7-10 минут в форме презентаций. После этого докладчику могут быть заданы вопросы. Текст доклада (вместе с презентационным материалом) в конце занятия передаётся преподавателю.

Обучающиеся должны быть готовы к участию в обсуждении докладов.

На что обратить внимание при выступлении (докладе):

1. Общее впечатление: внешний вид; речь (грамотная, самостоятельная, без использования шпаргалок, уверенная, свидетельствующая о знании темы); корректное и вежливое отношение к другим участникам учебного процесса.

2. Логика построения выступления: наличие обращения к слушателям учебной группы; определение актуальности работы; выявление проблемы, цели и задач работы; сообщение о наиболее важных содержательных элементах доклада; примеры, иллюстрирующие представленные сюжеты работы; выводы по итогам работы; наличие завершающей фразы (общий итог, перспективы разработки проблемы и т.д.).

3. Правильное использование специальных (юридических) понятий в разработке темы.

4. Грамотное использование наглядности (применение компьютерных технологий, наличие схем, графиков, таблиц, т.д., работающих на раскрытие темы).

Готовясь к устной презентации следует:

- продумать свое обращение к слушателям учебной группы;
- составить структуру устной презентации (не обязательно она полностью повторить письменный вариант работы, но непременно будет в целом соответствовать ему);

- в том случае, если планируется использовать электронную презентацию: сделать ее в соответствии со структурой устного выступления; подобрать иллюстративный ряд; избегать стремления включить всю информацию (проговариваемые тексты) в слайды презентации; добиться синхронизации устного выступления и представления слайдов электронной презентации; быть готовым к тому, что могут возникнуть неполадки с техникой (стоит продумать вариант презентации без использования техники);

- выучить структуру ответа: ключевая фраза, самые важные определения, идеи;

- к каждой части выступления желательно привести пример и прокомментировать его.

Темы докладов представлены в РПД.

Контрольная работа

Контрольная работа (как правило, предназначена для студентов заочного факультета) должна быть написана грамотно, литературным языком.

Основные требования к работе следующие:

- работа должна носить исследовательско - аналитический, а не описательный характер;

- работа не должна состоять из набора отдельных фактов, событий, точек зрения и цитат;

- в процессе подготовки работы нужно не только фиксировать юридически значимые факты, события, мнения, но и делать необходимые обобщения, устанавливать причинно-следственные связи, выявлять тенденции и закономерности, формулировать предложения и рекомендации.

В соответствии с планом работы следует определить порядок рассмотрения каждого вопроса. Целесообразно вначале систематизировать категории и понятия, определить их логический ряд. Далее следует проанализировать различные точки зрения на исследуемую проблематику, а затем выработать собственную позицию и сделать соответствующие выводы обобщающего характера.

Студентам в ряде случаев достаточно сложно самостоятельно отделить

необходимую информацию от второстепенной, поэтому на данном этапе необходимо проконсультироваться с преподавателем.

При написании текста контрольной работы следует помнить о том, чтобы каждый пункт плана раскрывал отдельный аспект избранной темы. Структурные разделы работы должны носить логически взаимосвязанный не противоречивый характер. Изложение вопросов осуществляется в примерно равном объеме. В работе не допускаются текстуальные повторения.

Для того чтобы тема контрольной работы была раскрыта, студент должен исходить из следующих основных принципов:

- самостоятельность в обобщении изученного материала;
- оценка различных точек зрения по затронутой проблеме;
- собственное осмысление проблемы на основе теоретических знаний;
- системность, стройность изложения и логическая завершенность работы;
- убедительность и аргументированность авторских суждений;
- оригинальность и нестандартность в освещении проблемы.

Контрольная работа в соответствии с планом начинается с введения, где называются мотивы избрания данной темы, подчеркивается актуальность исследуемой проблематики, показывается степень ее научной разработанности, определяется место в науке теории государства и права. Во введении ставятся основные цели и задачи, разрабатываются подходы по их реализации.

Объем введения должен соответствовать примерно 10% от общего объема работы (2-3 страницы).

В основной части работы логически последовательно раскрываются поставленные вопросы. Каждый вопрос, должен включать вводную, описательную и заключительную части, в которой автору следует изложить выводы частного характера.

В процессе изложения основной части работы показывается глубокое понимание сущности избранной темы, знание используемых источников, умение сопоставлять различные точки зрения. Важно не механическое сопоставление отдельных позиций или их бездоказательная критика, а стремление к тому, чтобы главные моменты были подкреплены теоретическими положениями, фактами и примерами практической деятельности.

Раскрывая тему, автору нужно максимально использовать имеющиеся теоретические знания, навыки в работе с источниками, умение сравнивать, анализировать и обобщать полученную информацию. Кроме того, важно показать связь теоретических положений с реальной жизнью, практической деятельностью общественных и государственных органов, и, прежде всего правоохранительных органов.

Положения дискуссионного характера следует аргументировать путем дополнительной ссылки на мнение авторов являющихся признанными авторитетами в данной проблематике.

При написании контрольной работы, студент должен использовать не менее 10-15 различных источников (учебных пособий, монографий, сборников научных трудов, а также разнообразную печатную продукцию периодических изданий).

Примерный объем контрольной работы должен составлять 15-20 страниц машинописного текста (20-25 страниц рукописного).

Поскольку контрольная работа является результатом самостоятельного изучения студентами избранной темы, она должна быть написана своими словами, содержать необходимые личные обобщения и выводы.

В заключение, работы автором подводится итог научного исследования, указывается, с какими трудностями пришлось столкнуться при изложении избранной темы, акцентируется внимание на теоретических положениях вызвавших особый интерес, выделяются вопросы, имеющие практическую значимость для деятельности правоохранительных органов, обеспечения прав человека и гражданина, укрепления законности и правопорядка. Объем заключения составляет около 10% от всего содержания контрольной работы (2-3 страницы).

Номера вариантов для выполнения контрольной работы необходимо брать из таблицы, где задания, задачи и тест распределены в зависимости от начальной буквы фамилии студента (см. табл. 3)

Таблица 3

Начальная буква фамилии студента	№ варианта	Номер вопроса	Начальная буква фамилии студента	№ варианта	Номер вопроса
А	№ 1	1, 29, 84	П	№ 15	15, 49, 60
Б	№ 2	2, 30, 55	Р	№ 16	16, 51, 69
В	№ 3	3, 32, 58	С	№ 17	17, 40, 68
Г	№ 4	4, 44, 66	Т	№ 18	18, 39, 67
Д	№ 5	5, 52, 80	У	№ 19	19, 38, 66
Е, Ё	№ 6	6, 34, 79	Ф	№ 20	20, 37, 65
З	№ 7	7, 35, 78	Х	№ 21	21, 46, 64
Ж	№ 8	8, 33, 77	Ц	№ 22	22, 45, 63
И	№ 9	9, 48, 76	Ч	№ 23	23, 44, 62
К	№ 10	10, 32, 75	Ш	№ 24	24, 43, 71
Л	№ 11	11, 29, 74	Щ	№ 25	25, 42, 70
М	№ 12	12, 30, 73	Э	№ 26	26, 41, 57
Н	№ 13	13, 31, 72	Ю	№ 27	27, 50, 58
О	№ 14	14, 47, 61	Я	№ 28	28, 34, 63

Вопросы для выбора темы контрольной работы

1. Понятие права и его система.
2. Правовая норма и ее структура.
3. Нормативно-правовой акт: понятие, виды.
4. Порядок опубликования и вступления в силу нормативно-правовых актов.
5. Действия нормативно-правовых актов во времени, в пространстве и по кругу лиц.
6. Закон: понятие, признаки, виды.
7. Механизм правового регулирования: стадии, способы.
8. Предмет и система воздушного права России.
9. Понятие правотворчества. Правотворчество в области воздушного права.
10. Понятие источника права России. Конституция РФ - основной источник права Россия.

11. Источники воздушного права.
12. Источники международного воздушного права.
13. Понятие и виды реализации воздушного права.
14. Действие правовой нормы во времени, в пространстве и по лицам.
15. «Низшая» и «высшая» критика правовой нормы.
16. Толкование правовой нормы, как уяснение ее смысла и содержания.

Виды толкования.

17. Толкование правовой нормы как разъяснение ее смысла и содержания.

Виды толкования.

18. Юридическое лицо: понятие, виды.
19. Правоспособность и дееспособность.
20. Правонарушение: понятие, признаки, виды.
21. Юридическая ответственность: понятие, виды.
22. Правосознание: понятие, виды, уровни.
23. Понятие «Государственное управление» и управление.
24. Формы и методы государственного управления.
25. Государственная служба в РФ. Понятие и принципы.
26. Классификация государственных служащих.
27. Порядок прохождения государственной службы.
28. Основные этапы развития системы управления ГА.
29. Правовое положение Минтранса РФ и его органов.
30. Правовое положение авиапредприятия.
31. Организационно-правовые функции авиационных предприятий.

Приватизация и разгосударствление.

32. Сертификация и лицензирование авиапредприятия.
33. Международные организации ГА.
34. Правовое положение ИКАО.
35. Правовое положение неправительственных международных организаций ВТ (ИАТА, СИТА и др.).
36. Нормы лётной годности самолётов и вертолёттов.
37. Государственная регистрация ВС и опознавательные знаки.
38. Годность воздушных судов к полетам.

39. Судовые документы.

40. Аэродромы. Понятие и классификация. Нормы годности аэродромов к эксплуатации.

41. Порядок ввода аэродромов в эксплуатацию и их регистрация.

42. Требования при строительстве зданий и сооружений в районе аэродрома.

43. Понятие «аэропорт». Классификация аэропортов.

44. Порядок отвода земель под строительство аэродромов и аэропортов,

45. Авиационный персонал. Понятие и классификация.

46. Экипаж воздушного судна. Общие требования к экипажам воздушных судов.

47. Правовое положение командира воздушного судна.

48. Полеты в воздушном пространстве РФ.

49. Международные полеты.

50. Инспектирование воздушного транспорта.

51. Гласная инспекция по безопасности полетов: задачи и функции.

52. Расследование АП. Техническое и юридическое расследование АП.

53. Понятие и классификация АП. Причины АП.

54. Расследование АП при международных полетах.

55. Правонарушения на воздушном транспорте. Виды правонарушений.

56. Транспортные преступления (на воздушном транспорте).

57. Административные нарушения на воздушном транспорте.

58. Угон воздушного судна.

59. Ответственность за правонарушения при международных полетах.

60. Ответственность за вред, причиненный третьим лицам.

61. Правовой режим имущества предприятий. Право собственности.

62. Воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты.

63. Ответственность при воздушных перевозках.

64. Международные воздушные перевозки.

65. Ответственность при международных воздушных перевозках.

66. Чартер.

67. Правовое регулирование авиационных работ.

68. Ремонт авиационной техники. Договор на ремонт авиационной техники.

Права и обязанности сторон.

69. Ответственность за невыполнение или ненадлежащее исполнение договора на ремонт авиатехники.

70. Сущность претензионного порядка.

71. Судебный порядок рассмотрения имущественных споров. Арбитражный суд. Третейский суд.

72. Трудовой договор в гражданской авиации.

73. Перевод на другую работу в ГА.

74. Прекращение трудового договора (контракта).

75. Рабочее время. Особенности рабочего времени летного состава.

76. Время отдыха. Особенности отдыха летного состава.

77. Дисциплинарный проступок. Порядок наложения дисциплинарных взысканий.

78. Материальная ответственность рабочих и служащих. Понятие и виды.

79. Ограниченная материальная ответственность. Порядок привлечения к ограниченной материальной ответственности.

80. Полная материальная ответственность. Порядок привлечения к полной материальной ответственности.

81. Охрана труда по ТК РФ. Ответственность за ущерб, причинённый здоровью рабочих и служащих на производстве.

82. Индивидуальные трудовые споры и порядок их рассмотрения.

83. Рабочее время и время отдыха диспетчерского состава.

84. Отпуск лётного и диспетчерского состава.

Методические рекомендации для обучающихся по освоению дисциплины

Методика преподавания дисциплины «Воздушное право» характеризуется совокупностью методов, приёмов и средств обучения, обеспечивающих реализацию содержания и учебно-воспитательных целей дисциплины, которая может быть представлена как некоторая методическая система, включающая методы, приемы и средства обучения. Такой подход

позволяет более качественно подойти к вопросу освоения дисциплины обучающимися.

Методические указания для обучающихся при работе над конспектом лекций во время проведения лекции и при освоении лекционных материалов

Лекции являются одним из важнейших видов учебных занятий и составляют основу теоретической подготовки обучающихся по дисциплине. Лекции предназначены не только и не столько для сообщения какой-то информации, а, в первую очередь, для развития мышления обучаемых.

Одним из способов, активизирующих мышление, является такое построение изложения учебного материала, когда обучающиеся слушают, запоминают и конспектируют излагаемый лектором учебный материал, и вместе с ним участвуют в решении проблем, задач, вопросов, в выявлении рассматриваемых явлений. Такой методический прием получил название *проблемного изложения*.

Лекция приносит пользу и становится продуктивной, когда сопровождается записями обучающихся. Результаты конспектирования могут быть представлены в различных формах.

План – это схема прочитанного материала, краткий (или подробный) перечень вопросов, отражающих структуру и последовательность материала.

Подробно составленный план вполне заменяет конспект. Конспект – это систематизированное, логичное изложение материала источника.

Различаются четыре типа конспектов.

План-конспект – это развернутый детализированный план, в котором достаточно подробные записи приводятся по тем пунктам плана, которые нуждаются в пояснении.

Текстуальный конспект – это воспроизведение наиболее важных положений и фактов источника.

Свободный конспект – это четко и кратко сформулированные (изложенные) основные положения в результате глубокого осмысливания материала. В нем могут присутствовать выписки, цитаты, тезисы; часть материала может быть представлена планом.

Тематический конспект – составляется на основе изучения ряда

источников и дает более или менее исчерпывающий ответ по какой-то схеме (вопросу).

В процессе изучения материала источника, составления конспекта нужно обязательно применять различные выделения, подзаголовки, создавая блочную структуру конспекта. Это делает конспект легко воспринимаемым, удобным для работы.

Приступая к изучению той или иной темы лекции, прежде всего, необходимо обращаться к первоисточникам, т. е. к федеральным законам, подзаконным нормативным актам, регулирующим порядок формирования, деятельность и иные вопросы.

Следует также обращать внимание на категории, формулировки, раскрывающие содержание тех или иных явлений и процессов, научные выводы и практические рекомендации, положительный опыт в ораторском искусстве. Желательно оставить в рабочих конспектах поля, на которых делать пометки из рекомендованной учебной литературы, дополняющие материал прослушанной лекции, а также подчеркивающие особую важность тех или иных теоретических положений

Следует внимательно прочитать нормативный акт или материалы судебной практики и попытаться выделить наиболее важные правовые нормы, обращая внимание на терминологию, стиль изложения, обоснование, мотивировку и т.д.

Затем обратиться к иным источникам: текстам лекций, учебникам и учебным пособиям, основной и рекомендуемой литературе, перечень которых предусмотрен настоящей РПД.

Методические рекомендации для обучающихся по освоению материалов практических занятий

Практическое занятие проводится в целях: выработки практических умений и приобретения навыков при решении управленческих задач, приобретения навыков нормотворческой и правоприменительной деятельности.

Главным содержанием этих занятий является практическая работа каждого студента, форма занятия – групповая, а основной метод, используемый на занятии – метод практической работы.

В дидактической системе изучения дисциплины практические занятия стоят после лекций. Таким образом, дидактическое назначение практических занятий – закрепление, углубление и комплексное применение теоретических знаний, выработка умений и навыков обучающихся в решении практических задач. Вместе с тем, на этих занятиях, осуществляется активное формирование и развитие навыков и качеств, необходимых для последующей профессиональной деятельности.

Интерактивные практические занятия по дисциплине имеют целью:

- углубление, расширение и конкретизацию теоретических знаний, полученных на лекции, до уровня, на котором возможно их практическое использование (разработка проектов договоров);

- решение конкретных практических задач с целью приобретения навыков применения норм права в сфере коммерческой деятельности, в том числе на предприятиях воздушного транспорта;

- отработку навыков и умений в пользовании материалами и обзорами судебной практики для информационно-аналитической работы;

- отработку умения использования ПК, справочными правовыми системами (СПС);

- проверку теоретических знаний.

Основу практических занятий составляет работа каждого обучаемого, по приобретению умений и навыков использования закономерностей, принципов, методов, форм и средств, составляющих содержание дисциплины в профессиональной деятельности и в подготовке к изучению других дисциплин, формирующих компетенции выпускника.

Практическим занятиям предшествуют лекции и целенаправленная самостоятельная подготовка обучающихся.

В зависимости от специфики темы практические занятия условно можно разделить на две группы.

Основным содержанием первой группы занятий является решение задач, юридических казусов, разработка документов, выполнение заданий и других работ, второй группы – овладение методикой анализа законодательства и принятия решений.

Любое практическое занятие начинается, как правило, с формулирования его целевых установок. Понимание обучающимися целей и задач занятия, его значения для специальной подготовки способствует повышению интереса к занятию и активизации работы по овладению учебным материалом.

Вслед за этим производится краткое рассмотрение основных теоретических положений, которые являются исходными для работы обучаемых на данном занятии. Обычно это делается в форме опроса обучающихся, который служит также средством контроля за их самостоятельной работой. Обобщение вопросов теории может быть поручено также одному из обучающихся. В этом случае соответствующее задание дается заранее всей учебной группе, что служит дополнительным стимулом в самостоятельной работе. В заключении преподаватель дает оценку ответов обучающихся и приводит уточненную формулировку теоретических положений.

Основную часть практического занятия составляет работа обучающихся по выполнению учебных заданий под руководством преподавателя.

Подготовка к практическому занятию обучающегося включает 2 этапа:

- организационный;
- закрепление и углубление теоретических знаний.

На первом этапе обучающийся планирует свою самостоятельную работу, которая включает:

- уяснение задания на самостоятельную работу;
- подбор рекомендованной литературы;
- составление плана работы, в котором определяются основные пункты предстоящей подготовки.

Составление плана дисциплинирует и повышает организованность в работе.

Второй этап включает непосредственную подготовку обучающегося к занятию. Начинать надо с изучения рекомендованной литературы.

Необходимо помнить, что на лекции обычно рассматривается не весь материал, а только его часть. Остальная его часть восполняется в процессе самостоятельной работы. В связи с этим работа с рекомендованной

литературой обязательна. Особое внимание при этом необходимо обратить на содержание основных положений и выводов, объяснение явлений и фактов, уяснение практического приложения рассматриваемых теоретических вопросов. В процессе этой работы обучающийся должен стремиться понять и запомнить основные положения рассматриваемого материала, примеры, поясняющие его, а также разобраться в иллюстративном материале.

Заканчивать подготовку следует составлением плана (конспекта) по изучаемому материалу (вопросу). Это позволяет составить концентрированное, сжатое представление по изучаемым вопросам.

Конспекты проверяются преподавателем и могут стать основой для беседы на практическом занятии или для выполнения какого-либо задания. Подобного рода работа также может предполагать подготовку доклада или сообщения, которые заслушиваются на занятии и могут служить материалом для организации групповой дискуссии и других интерактивных форм обучения.

В процессе подготовки к занятиям рекомендуется взаимное обсуждение материала, во время которого закрепляются знания, а также приобретается практика в изложении и разъяснении полученных знаний, развивается речь.

При необходимости следует обращаться за консультацией к преподавателю. Предварительно следует продумать вопросы, которые требуют разъяснения.

В начале занятия обучающиеся под руководством преподавателя более глубоко осмысливают теоретические положения по теме занятия, раскрывают и объясняют основные явления и факты. В процессе творческого обсуждения и дискуссии вырабатываются умения и навыки использовать приобретенные знания для решения практических задач.

При подготовке к практическим занятиям самостоятельно следует изучить нормативные правовые акты, основную и дополнительную литературу, судебную практику. Самоподготовка предусматривает общение с преподавателем для получения консультаций по сложным для понимания вопросам и логике их изучения. Возникающие вопросы необходимо обсуждать на практических занятиях.

Для получения дополнительных и более глубоких знаний следует изучать

монографическую литературу, научные статьи, указанные в списке дополнительной литературы.

Самостоятельная работа является обязательным компонентом дисциплины. Организация самостоятельной работы обучающихся (аудиторной и внеаудиторной) обеспечивает решение следующих задач: постепенной подготовки к переходу от изучения учебного материала к способности самостоятельно анализировать его, систематизировать материал, выделять главное, делать выводы, аргументировать.

При изучении дисциплины следует использовать следующие виды самостоятельной работы:

- поиск (подбор) литературы (в том числе электронных источников информации) по заданной теме, сравнительный анализ научных публикаций;
 - написание письменного задания (эссе или реферата) по заданной теме;
 - подготовка докладов, научных статей и участие в научных студенческих конференциях.
- подготовка докладов и участие в СНО «Воздушное право».

Аудиторная самостоятельная работа включает:

- самостоятельная работа над лекционным материалом;
- выполнение индивидуальных заданий и тестов.

Внеаудиторная самостоятельная работа включает:

- изучение базовой и общепрофессиональной литературы, материалов международных конференций по воздушному праву, газетных статей по темам программы;
 - изучение обзоров судебной практики арбитражных судов по гражданским и судебной практики по уголовным делам, иных материалов судебной практики.
- подготовка сообщений, докладов и презентаций по темам программы.

Также используются модельные задания, тесты, анализ предложенной ситуации, составление процессуальных документов, индивидуальная работа студентов с Интернет- ресурсами.

Успешное выполнение **тестовых заданий** является одним из условий прохождения текущей аттестации по дисциплине.

Тестовые задания охватывают основные вопросы по дисциплине. Для выполнения тестовых заданий обучающиеся должны изучить лекционный материал по теме, соответствующие разделы учебников, учебных пособий и других источников.

Формами тестовых заданий являются:

1. Закрытая (с выбором одного или нескольких заключений).
2. Открытая (с заданием вписать самостоятельно правильный ответ).
3. На установление правильной последовательности (дат, этапов и т.д.).
4. На установление соответствия (авторов их монографиям, терминов их дефинициям и т.д.).

У обучающегося есть возможность выбора правильного ответа или нескольких правильных ответов из числа предложенных вариантов. Тест выполняется обучающимися самостоятельно во время практических занятий.

Обучающийся имеет возможность самостоятельно готовиться к тестированию.

При изучении дисциплины необходимо руководствоваться действующим законодательством и разработанными на его основе подзаконными нормативными актами.(последняя редакция на момент обновления СПС «Консультант.Плюс» и(или) других информационно-справочных систем)

Изучение дисциплины осуществляется в тесном взаимодействии с другими дисциплинами. Форма и способы изучения материала определяются с учетом специфики изучаемой темы. Однако во всех случаях необходимо обеспечить сочетание изучения научного толкования того или иного понятия, даваемого в учебниках и лекциях, с самостоятельной работой , выполнением практических заданий, подготовкой докладов.

Для успешного усвоения материала и получения устойчивых знаний требуется соблюдать следующие условия.

Во-первых, посещать лекционные занятия, на которых преподаватели акцентируют внимание на основных темах данного курса и их главных вопросах.

Во-вторых, важное значение имеют практические занятия, где обучающиеся не только получают новые знания, умения и навыки, но и

закрепляют ранее полученные и имеют возможность проконсультироваться у преподавателя по вопросам, представляющим определенные трудности. Для получения основной информации по дисциплине обучающимся необходимо посещать практические занятия.

Обучающемуся необходимо регулярно отводить время для повторения пройденного материала, проверяя свои знания, умения и навыки. Для успешного обучения необходимо иметь подборку учебной литературы, достаточную для изучения дисциплины. При этом следует иметь в виду, что нужна учебная литература различных видов: б) основная учебная литература – учебники, учебные и учебно-методические пособия; в) дополнительная научная литература – монографии, сборники научных статей, публикации в научных журналах; г) справочная литература – энциклопедии, словари, тематические, терминологические справочники.

Методические рекомендации по самостоятельному освоению пропущенных тем дисциплины.

Преподаватель называет обучающемуся даты пропущенных занятий и количество пропущенных учебных часов. Форма отработки обучающимся пропущенного занятия выбирается преподавателем. Отработка обучающимся пропущенных лекций проводится в следующих формах:

1) самостоятельное написание обучающимся краткого конспекта по теме пропущенной лекции с последующим собеседованием с преподавателем

2) подготовки доклада по пропущенной теме

На отработку занятия обучающийся должен явиться согласно расписанию консультативных часов преподавателя, которое имеется на кафедре. При себе обучающийся должен иметь: выданное ему задание и отчет по его выполнению, под контролем преподавателя выполняется практическая работа, обучающийся устно или письменно отвечает на вопросы преподавателя.

Пропущенные лекции и практические занятия должны отрабатываться своевременно, до рубежного контроля по соответствующему разделу учебной дисциплины. Отработка засчитывается, если обучающийся демонстрирует зачётный уровень теоретической осведомлённости по пропущенному

материалу.

ЛИТЕРАТУРА

а) основная литература:

1. Елисеев, Б.П.. Свиркин В. А **Воздушное право**: Учебник для вузов. Рекомендован УМО РФ [Текст] / Б. П. Елисеев, В. А. Свиркин. - М.: Дашков и К, 2013. - 436с. [Электронный ресурс]. —М.: "КонсультантПлюс"— Режим доступа:

http://www.consultant.ru/edu/student/download_books/book/eliseev_bp_vozdushnoe_pravo/

2. **Международное воздушное право**: учебник для бакалавриата и магистратуры / А. И. Травников [и др.]; под ред. А. И. Травникова, А. Х. Абашидзе. — М.: Издательство Юрайт, 2018. — 444 с. — (Серия : Бакалавр и магистр. Академический курс). — ISBN 978-5-534-05643-3. — [Электронный ресурс] —Режим доступа: www.biblio-online.ru/book/A4C988E7-E4D4-41FE-BA8D-347D7D250963,

3. **Конвенция о международной гражданской авиации**: [Электронный ресурс]. — ИКАО, Doc 7300 Режим доступа: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/7300_cons.pdf,

4. **Воздушное право: практикум** / отв. ред. О.И. Аксаментов - Образовательный центр "СоветникЪ" Санкт-Петербург, 2013. — 191 с. — ISBN 978-5-906313-02-7.

б) дополнительная литература:

5. Лебедева, М. Ю. **Правовой статус и управление аэропортами в странах-членах ИКАО** // Научный вестник МГТУ ГА. Серия "Воздушное право" - М.: МГТУ ГА, №216 (6), 2015. С.52-57. ISSN 2079-0619. [Электронный ресурс]. — Режим доступа:

http://aerohelp.com/sites/default/files/lebedeva_pravovoi_status_i_upravlenie_aeroportami.pdf .

6. Лебедева, М. Ю. **Некоторые правовые проблемы формирования национального законодательства об аэропортах и внедрения стандартов ИКАО в их деятельность** // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. Серия "Воздушное право" - М.: МГТУ ГА, №170 (8), 2011. С.44-49. [Электронный ресурс]. — Режим доступа:
http://aerohelp.com/sites/default/files/lebedeva_formirovanie_nacionalnogo_zakonodatelstva_ob_aeroportah.pdf свободный (дата обращения 18.01.18).

7. Бордунов, В. Д., Елисеев, Б.П. **Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 года: проблема толкования и применения** // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. Серия "Воздушное право" - М.: МГТУ ГА, №196 (10), 2013.[Электронный ресурс]. — Режим доступа:
<http://aerohelp.com/sites/default/files/monrealskaya-konventsiiya-dlya-unifikatsii-nekotoryh-pravil-mezhdunarodnyh-vozdushnyh-perevozk-ot-28-maya-1999-goda-problema.pdf> свободный (дата обращения 18.01.18).

8. **Воздушный транспорт в современном мире: Учебное пособие для вузов. Допущено УМО [Текст] / В. В. Бабаскин [и др.]. - СПб.: ГУГА, 2010. - 336с.**

9. **Договорно-правовое обеспечение деятельности предприятий воздушного транспорта: учебное пособие [Текст] / Авторы Лебедева М.Ю., Гер О.Е.– СПб.: Изд-во «КультИнформПресс», 2017.**

10. **Договорное право: учебное пособие [Текст] / Авторы Лебедева М.Ю., Гер О.Е.– СПб.: Изд-во «КультИнформПресс», 2017.**

11. **Хозяйственный механизм авиатранспортных предприятий. Учебное пособие. Часть 1. Авиакомпания. Под общей редакцией Маслакова В.П [Текст]/Маслаков В.П., Лебедева М.Ю., Калинин И.А., Воронцова А.М., Брагин В.А., Паристова Л.П., Жуков В.Е., Корень А.В. – СПб, Питер, 2015–368с.ил.(Серия «Учебное пособие»). – ISBN978-5-496-00709.**

в) перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»:

12. Гражданский кодекс Российской Федерации [Текст]: [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/ свободный

13. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 31.12.2017, с изм. доп., вступающими в силу с 04.06.2018) [Официальный Текст]: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_law_13744/, свободный,

14. Руководство по аэропортовым службам [Текст]: [Электронный ресурс]. – ИКАО, Doc 9137-AN/898, Часть 8. Эксплуатационные службы. Издание четвертое, 2002. Режим доступа: http://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9137_p8_cons_ru.pdf свободный **Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб.** [Текст]: [Электронный ресурс]. – ИКАО, Doc 7100 Режим доступа: http://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/7100_cons_en.pdf, свободный

15. Правила аэронавигационного обслуживания. Правила полетов и обслуживания воздушного движения. [Текст]: [Электронный ресурс]. – ИКАО, Doc ICAO 4444-ATM/501 Издание шестнадцатое, Режим доступа: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/4444_cons_ru.pdf, свободный

16. Правила регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоров [Текст]: [Электронный ресурс]. – ИКАО, Doc 6685 Режим доступа: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/6685_ru.pdf., свободный

17. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации [Текст]: [Электронный ресурс]. – ИКАО, Doc 8966. Режим доступа: <http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/8966.pdf>., свободный

г) программное обеспечение (лицензионное), базы данных, информационно-справочные и поисковые системы:

18. **Консультант Плюс** - справочная правовая система [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>- свободный
19. ЭБС «Юрайт» - Электронная библиотечная система— [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.biblio-online.ru свободный
20. Официальный сайт **Федерального агентства воздушного транспорта**– Режим доступа: <https://www.favt.ru/>, свободный
21. Официальный сайт **Министерства транспорта РФ** – Режим доступа: <https://www.mintrans.ru/>, свободный
22. Официальный сайт **Северо-Западного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта** – Режим доступа <http://szfavt.ru/>, свободный
23. **Обзоры нового законодательства, комментарии законов различных отраслей права, правовая энциклопедия.** – Режим доступа: <http://empire.list.ru/law/> свободный
24. Справочно-правовая система «Консультант Плюс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>, свободный,
25. Справочно-правовая система «ПРАВО.RU» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pravo.ru/>, свободный,
26. РАПСИ (Российское агентство правовой и судебной информации) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rapsinews.ru>, свободный,
27. Электронная библиотечная система «Юрайт» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://biblio-online.ru/>, свободный,
28. Официальный сайт **Федеральной палаты адвокатов Российской Федерации.** - Режим доступа: <http://www.fparf.ru> свободный
29. Официальный сайт **Верховного Суда Российской Федерации.** - Режим доступа: <http://www.supcourt.ru> свободный

