Министерство транспорта Российской Федерации

Федеральное агентство морского и речного транспорта

Московская государственная академия водного транспорта

Юридический институт

кафедра "Государственного,

административного права и

правоохранительной деятельности"

специальность 030501

"Юриспруденция"

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему:

"Виды провонарушений на воздушном транспорте"

Москва

2009

ВВЕДЕНИЕ

В транспортной системе России воздушный транспорт является одним из основных видов транспорта для перевозки срочных грузов и пассажиров, выполнения работы при строительстве трубопроводов, мостов, ЛЭП, участия в проведении работ для сельского хозяйства, геологоразведки, рыбного промысла. Использование авиационного транспорта за счет большой скорости самолетов и от спрямления трассы полета дает большой временной выигрыш по сравнению с другими видами транспорта на средних и особенно больших расстояниях.

Под воздушным транспортом следует понимать гражданские воздушные суда, т.е. всевозможные летательные аппараты (самолеты, вертолеты, гидросамолеты, дирижабли, аэростаты и т.п.), а также систему обеспечения воздушных перевозок (аэродромы, аэропорты, средства сигнализации, связи и т.п.).

Выбор темы дипломной работы: "Виды правонарушений на воздушном транспорте".

Актуальность данной дипломной работы обусловлена с одной стороны, большим интересом к теме "Виды правонарушений на воздушном транспорте" в современной науке, с другой стороны, ее недостаточной разработанностью, так как в настоящее время весьма остро поставлен вопрос о снижении правонарушений на воздушном транспорте, поэтому возникает необходимость тщательного исследования по данному вопросу.

Также проблема данного исследования носит актуальный характер, т.к. правонарушениям на воздушном транспорте посвящено множество работ, но в основном материал, изложенный в учебной литературе, носит общий характер, а в многочисленных монографиях по данной тематике рассмотрены более узкие вопросы.

Рассмотрение вопросов связанных с данной тематикой носит как теоретическую, так и практическую значимость.

Теоретическое значение изучения проблемы, связанной с видами правонарушений на воздушном транспорте заключается в том, что избранная для рассмотрения проблематика находится на стыке сразу нескольких научных дисциплин.

Научная и практическая значимость определяется тем, что в настоящее время вносятся предложения, реализация которых будет способствовать снижению правонарушений на воздушном транспорте.

События последних дней показывают, что на сегодняшний день эта проблема остается в юридической науке столь же сложной и противоречивой. Явно недостаточны и те практические усилия, которые тратит наше общество на предупреждение правонарушений на воздушном транспорте и борьбу с ними. Иными стали и совершаемые правонарушения на воздушном транспорте. Во-первых, среди правонарушений резко возросло количество преступлений. Если ранее среди рассматриваемых судами дел две трети были гражданскими и трудовыми и только треть - уголовными, то в настоящее время удельный вес уголовных дел значительно возрос. Это говорит о том, что среди правонарушений начинают доминировать не проступки, а преступления. Преступления при этом становятся исключительно циничными и жестокими. Во-вторых, появляются новые виды правонарушений, которых ранее наша страна не знала либо они были единичными.

Каждое отдельное правонарушение, как явление реальной действительности, совершается конкретным лицом, в определенном месте и времени, противоречит действующему правовому предписанию, характеризуется точно определенными признаками. Вместе с тем, несмотря на различие отдельных правонарушений и их видов, все они, как антисоциальные явления имеют общие черты.

Общество в лице государства имеет право и обязано вести борьбу за искоренение правонарушений, причин и условий, порождающих их, во имя обеспечения нормального развития, сохранения правопорядка, охраны общественных и личных интересов, защиты справедливости.

Объект дипломного исследования – это исследование правонарушений, связанных с деятельностью и функционированием воздушного транспорте.

Предметом исследования является виды правонарушений на воздушном транспорте.

Целью дипломной работы является исследование норм правовых актов, научной литературы, научных статей, связанных со сферой исследования эксплуатации водного транспорта, изучение видов правонарушений на воздушном транспорте: дисциплинарные проступки, гражданские, административные и уголовные правонарушения.

Изучение данной темы позволяет глубже понять природу правонарушений, и мотивы, содержание, роль в общественно-правовой жизни.

В результате достижения цели данной дипломной работы необходимо решить следующие задачи:

* изучить нормативно–правовую базу, регулирующую правовые аспекты на воздушном транспорте;
* изучить правовые аспекты дисциплинарных, административных, гражданских и уголовных правонарушений на воздушном транспорте;
* изучить нормативно-правовую базу, регулирующую непосредственно виды правонарушений на воздушном транспорте;
* изучить теоретические аспекты совершения и снижения правонарушений на воздушном транспорте, а также выявить правовую природу правонарушений на воздушном транспорте;
* выявить страхование гражданской ответственности, как способа возмещения ущерба, убытков причиненного вреда на воздушном транспорте;
* проанализировать актуальность исследования правонарушений, а также анализ перспектив развития предотвращения правонарушений, связанных с воздушным транспортом.

Работа имеет традиционную структуру и включает в себя титульный лист, содержание, введение, основную часть, состоящую из 3 глав, заключение и библиографический список.

Во введении обоснована актуальность выбора темы, поставлены цель и задачи исследования, охарактеризованы методы исследования и источники информации.

Глава первая включает вопросы, связанные с правовым регулированием воздушного транспорта и его значения в безопасности полетов, а также современное состояние воздушного транспорта в Российской Федерации.

Глава вторая посвящена непосредственно темы дипломного исследования "Виды правонарушений на воздушном транспорте" – дается понятие правонарушений на воздушном транспорте, подробный анализ видов правонарушений: дисциплинарный проступок, административные, гражданские и уголовные правонарушения, а также включает страхование гражданской ответственности, как способа возмещения ущерба, убытков причиненного вреда на воздушном транспорте.

Заключение содержит выводы о необходимости дальнейшего изучения и улучшения состояния вопроса по исследуемой проблеме: "Виды правонарушений на воздушном транспорте".

# 1. ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

## 1.1 Правовое регулирование воздушного транспорта и его значение в обеспечении безопасности полетов

Важным источником транспортного права является Гражданский кодекс Российской Федерации[[1]](#footnote-1), который сконцентрировал в гл. 40 и 41 нормы российского законодательства, определяющие основы правового регулирования перевозочных отношений на всех видах транспорта, в т.ч. и на воздушном, положения которых конкретизируются специальными актами транспортного законодательства — прежде всего это транспортные уставы и кодексы. Согласно ст. 71 Конституции РФ[[2]](#footnote-2) и п. 2 ст. 784 Гражданского кодекса РФ, все они должны иметь статус федеральных законов.

На воздушном транспорте действует Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ [[3]](#footnote-3), который имеет комплексный характер, т.к. регулирует деятельность определенного вида транспорта – воздушного.

Важнейшей составляющей транспортного законодательства являются правила перевозок, которые на основании и в развитие транспортных уставов и кодексов подробно регулируют взаимоотношения транспортных организаций с их клиентурой, определяют порядок выполнения основных транспортных операций.

Согласно Воздушному кодексу перевозчики вправе устанавливать свои правила перевозок при условии, что они не будут ухудшать положение клиентуры по сравнению с общими правилами. Правила перевозок на воздушном транспорте были утверждены Минтрансом России.

Кроме правил перевозок на транспорте издаются тарифные руководства — сборники, в которых публикуются утвержденные в установленном порядке тарифы, ставки сборов за работы и услуги транспорта, правила их применения и др.

Наряду с Воздушным кодексом РФ воздушное законодательство РФ согласно ст. 2 состоит из: федеральных законов, указов Президента РФ, постановлений Правительства РФ (например, Постановление Правительства РФ от 23.06.2007 № 397"О лицензировании перевозок воздушным транспортом пассажиров и перевозок воздушным транспортом грузов, а также о совершенствовании государственного регулирования деятельности перевозчиков в сфере воздушных перевозок (за исключением перевозок, осуществляемых воздушными судами государственной авиации, экспериментальной авиации, гражданской авиации, в том числе авиации общего назначения, без взимания платы)"[[4]](#footnote-4), федеральных правил использования воздушного пространства, федеральных авиационных правил, а также постановления пленумов (Верховного Суда РФ) и Высшего Арбитражного Суда, которые обеспечивают единообразие судебной практики и которым предоставлено право давать руководящие разъяснения судебным органам по вопросам применения действующего транспортного законодательства при рассмотрении судебных споров.

Федеральные правила использования воздушного пространства[[5]](#footnote-5) и федеральные авиационные правила - нормативные акты, регулирующие отношения в области использования воздушного пространства и в области авиации и принимаемые в порядке, определенном Правительством РФ[[6]](#footnote-6).

Настоящий Кодекс устанавливает правовые основы использования воздушного пространства РФ и деятельности в области авиации.

Государственное регулирование использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации направлено на обеспечение потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках, авиационных работах, а также на обеспечение обороны и безопасности государства, охраны интересов государства, безопасности полетов воздушных судов, авиационной и экологической безопасности.

Согласно ст.1 Воздушного кодекса, Российская Федерация обладает полным и исключительным суверенитетом в отношении воздушного пространства Российской Федерации. Под воздушным пространством РФ понимается воздушное пространство над территорией Российской Федерации, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем.

Лица, виновные в нарушении воздушного законодательства Российской Федерации, несут ответственность в соответствии с законодательством РФ (ст. 4 Воздушного кодекса).

Воздушное законодательство РФ регулирует отношения в области использования воздушного пространства (ст. 5 Воздушного кодекса РФ)[[7]](#footnote-7), отношения, возникающие в связи с деятельностью в области авиации на территории РФ, а также отношения, возникающие в связи с нахождением воздушных судов РФ за пределами территории Российской Федерации, если иное не предусмотрено законами страны пребывания или международным договором РФ, и отношения, возникающие в связи с выполнением полетов воздушных судов иностранных государств в воздушном пространстве РФ, если иное не предусмотрено международным договором РФ.

Согласно ст. 6 Воздушного кодекса РФ[[8]](#footnote-8) к полету допускается воздушное судно, имеющее государственный и регистрационный или учетный опознавательные знаки, прошедшее необходимую подготовку и имеющее на борту соответствующую документацию. Порядок допуска к полетам гражданских воздушных судов устанавливается федеральными авиационными правилами. Порядок допуска к полетам государственных воздушных судов и экспериментальных воздушных судов устанавливается соответственно уполномоченным органом в области обороны и уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

Согласно ст. 68 Воздушного кодекса РФ[[9]](#footnote-9) полету воздушного судна должна предшествовать подготовка воздушного судна и его экипажа. Порядок подготовки к полету воздушного судна и его экипажа, порядок осуществления контроля за их готовностью и порядок выполнения полета устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Помимо регулирования перевозок грузов и пассажиров внутри страны Воздушный кодекс РФ регулирует также вопросы, связанные с международными воздушными перевозками пассажиров, багажа, грузов и почты (ст. 79)[[10]](#footnote-10). Международные полеты воздушных судов в воздушном пространстве РФ выполняются в соответствии с законодательством РФ, общепринятыми принципами и нормами международного права и международными договорами РФ. (Например, Конвенция о международной гражданской авиации", заключена в г. Чикаго 07.12.1944 г.[[11]](#footnote-11)).

Большое внимание уделяется транспортной безопасности. В ст. 2 Федерального закона от 09.02.2007 N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" ставятся цели и задачи обеспечения транспортной безопасности[[12]](#footnote-12).

Согласно ст. 83 Воздушного кодекса РФ[[13]](#footnote-13) авиационная безопасность – это состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

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

Службы авиационной безопасности аэродромов или аэропортов и службы авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий) являются службами с особыми уставными задачами.

Незаконное вмешательство в деятельность в области авиации - противоправные действия (бездействие), угрожающие безопасной деятельности в области авиации, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна либо создавшие угрозу наступления таких последствий.

Согласно ст. 84 Воздушного кодекса РФ[[14]](#footnote-14) лица, осуществляющие прием, отправку или обслуживание воздушного судна, обязаны принимать меры по обеспечению авиационной безопасности.

Авиационная безопасность обеспечивается посредством:

* предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта или аэродрома;
* охраны воздушных судов на стоянках в целях исключения возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц;
* исключения возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза;
* предполетного досмотра, а также послеполетного досмотра в случае его проведения в соответствии с Законом РФ "О милиции"[[15]](#footnote-15);
* реализации мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и иных мер, в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов.

Службы авиационной безопасности имеют право задерживать для передачи правоохранительным органам лиц, нарушивших требования авиационной безопасности, а также багаж, грузы и почту, содержащие предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам, а в случаях, если жизни или здоровью пассажиров, членов экипажа воздушного судна или других граждан угрожает опасность, применять меры в соответствии с законодательством РФ. Сотрудникам служб авиационной безопасности при исполнении служебных обязанностей разрешается ношение и применение служебного оружия в порядке, установленном федеральными законами.

Требования авиационной безопасности и порядок их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

При осуществлении контроля за обеспечением авиационной безопасности должностные лица федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области контроля (надзора) на транспорте, и федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области внутренних дел, вправе:

1) осуществлять проверки соблюдения правил проведения предполетного досмотра, а также пропускного и внутриобъектового режимов;

2) запрашивать и получать от руководителей, должностных лиц организаций, служб авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделений ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, служб авиационной безопасности авиационных предприятий, а также от перевозчиков, грузоотправителей и иных организаций документы и информацию, необходимые для выполнения задач, связанных с обеспечением авиационной безопасности;

3) давать руководителям организаций обязательные для исполнения предписания об устранении выявленных нарушений требований авиационной безопасности и проверять исполнение этих предписаний;

4) при наличии информации о возможности нарушения требований авиационной безопасности на воздушном судне сопровождать его во время полета;

5) задерживать багаж, грузы и почту, содержащие предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам.

Охрана аэропортов и объектов их инфраструктуры осуществляется подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, и органами внутренних дел в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

В ст. 85 Воздушного кодекса РФ рассматривается предполетный и послеполетный досмотры[[16]](#footnote-16): в целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна обязательному предполетному досмотру, а также послеполетному досмотру в случае его проведения в соответствии с Законом РФ "О милиции" подлежат воздушное судно, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажирах, а также грузы и почта.

Предполетный досмотр, а также послеполетный досмотр в случае его проведения в соответствии с Законом Российской Федерации "О милиции"[[17]](#footnote-17) пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты проводится в аэропорту или на воздушном судне уполномоченными лицами служб авиационной безопасности с участием сотрудников органов внутренних дел.

Проведение предполетного досмотра, а также послеполетного досмотра в случае его проведения в соответствии с Законом РФ "О милиции" не исключает возможность проведения досмотра при осуществлении оперативно-розыскной, уголовно-процессуальной и иной деятельности уполномоченными на то лицами в порядке, установленном законодательством РФ.

При выполнении международных полетов воздушных судов предполетный досмотр, а также послеполетный досмотр в случае его проведения в соответствии с Законом Российской Федерации "О милиции" проводится после осуществления пограничного и таможенного контроля, а в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации и федеральными законами, и иных видов контроля.

При отказе пассажира воздушного судна от предполетного досмотра договор воздушной перевозки пассажира считается расторгнутым.

Правила проведения предполетного и послеполетного досмотров устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области внутренних дел.

В целях обеспечения авиационной безопасности перевозчики обеспечивают передачу персональных данных пассажиров воздушных судов (ст. 85.1 Воздушного кодекса РФ[[18]](#footnote-18)) в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах в соответствии с законодательством РФ о транспортной безопасности и законодательством РФ в области персональных данных, при международных воздушных перевозках также в уполномоченные органы иностранных государств в соответствии с международными договорами РФ или законодательством иностранных государств вылета, назначения или транзита в объеме, предусмотренном законодательством РФ, если иное не установлено международными договорами Российской Федерации.

Рассуждая о вопросах безопасности полетов, следует исходить в первую очередь из того бесспорного вывода, что более 60% происходящих в последнее время аварий и авиакатастроф прямо или косвенно связаны с несовершенством нормативной базы. А также из данных статистики, в соответствии с которыми более 50% авиапроисшествий происходит сегодня из-за ошибочных действий экипажей и диспетчеров; кроме того, каждое пятое из них связано с отказами авиатехники. Надо полагать, что именно с учетом этих исходных данных и должны устанавливаться приоритеты новых подходов по повышению безопасности полетов[[19]](#footnote-19).

Что касается нормативной базы, то наведение элементарного порядка в ней следует начинать, конечно же, с законодательных актов (тем более что документов этого уровня совсем немного). К сожалению, даже поверхностное изучение основ транспортного законодательства позволяет сделать вывод, что на сегодняшний день законодатели не выработали единого подхода к вопросам обеспечения безопасности использования транспортных средств различных видов.

Действительно, ни действующий сегодня Воздушный кодекс РФ (1997 г.), ни два предшествовавших ему Кодекса СССР (1961 и 1983 гг.) вообще не содержат упоминаний о таком понятии, как "безопасность полетов". В то же время такой документ, например, как Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (2001 г.), соответствующую главу содержит (гл. VI "Безопасность судоходства"). На авиационном транспорте по данному вопросу имеется только проект Федерального закона "О государственном регулировании, контроле и надзоре в сфере обеспечения безопасности полетов авиации и использования воздушного пространства РФ", внесенный в Федеральное Собрание РФ еще в 2003 г., но до сих пор находящийся в "долгом ящике" Госдумы. Проект определяет понятие "безопасность полетов" как состояние авиационной системы, обеспечивающее выполнение полетов без авиационных происшествий[[20]](#footnote-20).

Следует отметить, что принятие предлагаемого проекта в том виде, как есть, едва ли окажет хоть какое-то воздействие на состояние аварийности на авиатранспорте, так как более чем в 20 его статьях содержатся преимущественно ни к чему не обязывающие декларации. По нашему мнению, главным содержанием закона, направленного на регулирование такой сложной сферы, как безопасность полетов, должно быть четкое разграничение ответственности участников правоотношений по использованию воздушных судов (далее - ВС), а также указание на субъекты такой ответственности.

Изучение действующей нормативной базы позволяет сделать вывод, что ни в Воздушном кодексе РФ, ни в иных документах, таких, например, как Уголовный кодекс и Кодекс РФ об административных правонарушениях, не просматривается системного подхода к правовому регулированию сферы использования воздушного транспорта. В то же время нет сомнений, что регулирование вопросов использования ВС должно осуществляться на основе специального законодательства. Дело в том, что такое событие, как происшедшая авиакатастрофа или авария, чаще всего представляет собой всего лишь результат, видимую сторону сложных отношений, имеющих место в процессе использования ВС.

Именно существующая сложность системы организации, управления и обеспечения полетов, многообразие факторов влияния на работу экипажа ВС существенно затрудняют понимание причин и причинно-следственных связей, обусловивших факт наступления авиапроисшествия. Чтобы "распутать" взаимодействие условий и факторов и определить не очевидные, т.е. лежащие на поверхности, а истинные причины происшедшего, требуются высококвалифицированные специалисты, значительные материальные затраты и длительное время. Но даже при наличии всех возможностей и желания установить истину это не всегда удается на практике.

Тем не менее значение законодательного определения субъектов ответственности за случившееся авиапроисшествие невозможно переоценить. Если исходить из содержания основного документа, определяющего правовые основы использования всех видов авиации, т.е. действующего Воздушного кодекса РФ (далее - ВК РФ), статьи Кодекса прямо или косвенно указывают на целый ряд участников таких правоотношений. Это прежде всего экипаж ВС, а также его владелец, который именуется в соответствии с действующими документами эксплуатантом. Кроме того, в статьях ВК РФ есть указание на разработчика ВС, его изготовителя, а также на службы управления и обеспечения полетами.

Как уже отмечалось выше, безопасность полетов в значительной мере обусловлена качеством созданного ВС, под которым подразумевается определенный уровень безопасности его использования с сохранением необходимых технических характеристик в течение всего периода эксплуатации. Основы качества ВС закладываются на этапе его проектирования и в ходе последующих испытаний созданного экспериментального образца. Более того, весь период использования самолета или вертолета определенного типа должен контролироваться конструкторским бюро, которое является разработчиком ВС и отвечает за сохранение его кондиций в пределах назначенного технического ресурса. На эту обязанность КБ имеется прямое указание в п. 4 ст. 37 ВК РФ: "Обеспечение соответствия... летной годности... возлагается на разработчика ВС, разработчика двигателя и разработчика воздушного винта". Аналогичная по смыслу норма содержалась ранее и в Воздушном кодексе СССР (ст. 17).

Конкретные обязанности разработчиков по поддержанию летной годности ВС следуют из подзаконных нормативных актов, таких как ГОСТ В15.305-85 "Авторский надзор в процессе производства изделий авиатехники" и ГОСТ В15.704-83 "Авторский надзор в процессе эксплуатации изделий авиатехники". В настоящее время эти принятые более 20 лет назад подзаконные акты основательно устарели, но при этом продолжают оставаться действующими. Однако сегодня нет уверенности, что правовые нормы, устанавливающие обязанности разработчиков по сопровождению в эксплуатации созданных ими ВС будут переработаны в свете современных требований и станут обязательными для исполнения.

В принятом в конце 2002 г. Федеральном законе N 184-ФЗ "О техническом регулировании" заложен механизм кардинального обновления требований к качеству и безопасности промышленной продукции, к которой относятся также и изделия авиационной техники. В то же время внимательное изучение содержания данного Закона обнаруживает некоторые его противоречия и пробелы, прежде всего в части требований к качеству сложной наукоемкой продукции (к которой относятся и ВС). В частности, в ст. 1 указано, что Закон регулирует отношения, связанные с установлением "обязательных требований к продукции... процессам ее производства, эксплуатации, хранения..." [[21]](#footnote-21).

Формулировка выглядит недостаточно конкретной и не заслуживала бы пристального внимания, но далее в ст. 2 и в п. 3 ст. 7 Закона уточнено, что содержание технических регламентов касается только "процессов производства, эксплуатации, хранения...". Таким образом, из Закона прямо следует, что деятельность разработчиков сложных технических устройств (в том числе и ВС) не может быть отнесена к объектам технического регулирования. Напрашивается достаточно очевидный вывод, что законодатель по неизвестной причине "потерял" в тексте Закона разработчика.

До настоящего времени Госдума не приняла еще ни одного технического регламента на уровне федерального закона, но есть уже более ста подготовленных проектов регламентов. То, что отсутствие в Законе указания на разработчика является ошибкой законодателя, не вызывает ни малейшего сомнения, во всяком случае, в части, касающейся разработки и сопровождения в эксплуатации авиационной техники. И это достаточно наглядно подтверждается названиями некоторых представленных на обсуждение законопроектов. Так, в Программе разработки технических регламентов на 2004 - 2009 гг., утвержденной распоряжением Правительства РФ от 8 ноября 2005 г. N 1889-р, содержатся два проекта регламентов, непосредственно относящиеся к разработке авиационной техники:

- об обеспечении безопасности авиационной техники при ее разработке, производстве, ремонте и испытаниях;

- о требованиях к обеспечению безопасности при разработке, производстве, ремонте и испытаниях специальных воздушных судов.

На основе вышеизложенного можно сделать вывод, что, несмотря на то, что Закон "О техническом регулировании" не относит деятельность разработчиков к объектам технического регулирования, необходимость правовой регламентации их деятельности не подвергается сомнению.

Наверное, в Закон N 184-ФЗ следовало бы внести соответствующее дополнение, хотя бы для того, чтобы привести его в соответствие ст. 1095 Гражданского кодекса. Действительно, в ст. 1095 ГК РФ указано, что вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу вследствие конструктивных или иных недостатков товара, подлежит возмещению независимо от вины и от наличия между сторонами договорных отношений. Таким образом, Гражданский кодекс в отличие от положений Закона N 184-ФЗ предполагает наличие ответственности разработчика за созданное и переданное затем эксплуатанту ВС.

Если исходить из содержания упомянутых выше ГОСТов, к одной из обязанностей разработчика авиационной техники относится осуществление авторского надзора за находящимися в эксплуатации ВС. В соответствии с положениями ГОСТ разработчик обязан заключить с организациями, эксплуатирующими его продукцию (авиатехнику), соглашение о периодическом контроле качества ее эксплуатации (использования). Основными элементами авторского надзора являются контроль соответствия регламентов летной и технической эксплуатации их эталонным образцам (которые обязан вести разработчик), а также организация устранения причин опасных отказов авиатехники на основе анализа статистики авиапроисшествий и инцидентов. Кроме того, важнейшим элементом авторского надзора является анализ практики эксплуатации авиатехники летными экипажами и своевременное доведение причин их ошибочных действий до эксплуатирующих организаций[[22]](#footnote-22).

Следует заметить, что обязанности разработчика по осуществлению авторского надзора изложены в ГОСТ недостаточно конкретно. А в случае если компания использует ВС иностранного производства, то не будет преувеличением утверждать, что его состояние едва ли является предметом заботы корпораций "Боинг" или "Эрбас эндастри". Считается, что вполне достаточно наличия сертификата, а все прочие вопросы решаются на основе переведенных на русский язык регламентов и инструкций по эксплуатации. Чтобы в этом убедиться, достаточно просмотреть тексты таких документов, как Наставление по производству полетов (НПП ГА-85) и Наставление по эксплуатации и ремонту (НТЭРАТ ГА-93). Несмотря на то что авиатехника иностранного производства используется в России уже более 15 лет, в этих документах нет ни одного слова об особенностях эксплуатации иномарок.

Представляется очевидным, что имеющийся пробел в законодательстве, когда у разработчика фактически отсутствует прямая обязанность осуществлять авторский надзор за состоянием авиационной техники, оказывает негативное влияние на безопасность полетов всех видов авиации и требует принятия незамедлительных мер. С учетом содержания Закона "О техническом регулировании", который не охватывает сегодня вопросы авторского надзора, видимо, более целесообразно разработать взамен существующих и не вполне определенных по содержанию подзаконных нормативных актов специальный федеральный закон.

Наверное, по вопросам авторского надзора необходимо иметь законодательный акт, относящийся не только к воздушному транспорту, а ко всем видам наукоемкой промышленной продукции. Данный закон должен устанавливать общие принципы авторского надзора и разграничивать права и обязанности разработчика, изготовителя и эксплуатантов сложных видов техники различного назначения. Такой закон может иметь, например, следующее название: "Об авторском надзоре за состоянием сложных технических устройств". Причем принятие специального закона по вопросам авторского надзора гораздо быстрее можно осуществить обычным порядком, а не через громоздкую процедуру принятия технического регламента, в соответствии с которой (ст. 9 Закона N 184-ФЗ) предусматривается усложненный порядок обсуждения и принятия технического регламента[[23]](#footnote-23).

Более того, до разработки и прохождения через Федеральное Собрание полноценного федерального закона Министерство транспорта РФ могло бы инициировать принятие временного специального технического регламента об авторском надзоре на уровне Указа Президента РФ или постановления Правительства. Такой документ может быть подготовлен и принят в срок, не превышающий 2 - 3 месяцев.

В условиях бурного технического прогресса и соответствующего роста количества техногенных катастроф проблема авторского надзора за сложными техническими устройствами отнюдь не является второстепенной. По своей сути это сегодня преимущественно правовая проблема, а не проблема безопасности техники. В условиях глобализации экономики, международной технологической кооперации и опережающего развития транспорта вопросы авторского контроля являются необходимым элементом промышленной политики государства[[24]](#footnote-24).

## 1.2 Современное состояние воздушного транспорта в Российской Федерации

**Воздушный транспорт,** один из видов транспорта, осуществляющий перевозки пассажиров, почты и грузов воздушным путём.

Уровень развития воздушного транспорта является показателем степени научно-технического потенциала страны. В последние годы замедлились темпы развития воздушного транспорта. Спрос в транспортной работе превышал предложение. Основу парка гражданской авиации страны составляют самолеты Ил-62, Ту-154, Ту-134, Як-40, разработанные в 60-70-х годах и устаревшие морально и физически (26% воздушных судов находятся в эксплуатации от 15 до 30 лет). В настоящее время техническая укомплектованность наземной базы составляет 60%, а по аэровокзальным комплексам — не более 50%. Износ основных фондов оценивается в 70%. Поэтому остро стоит вопрос технического перевооружения воздушного транспорта, перехода на новые типы отечественных самолетов (Ил-96-300, Ту-204, Ил-114, Ан-70), имеющие лучшие летные и эксплуатационные характеристики.

В настоящее время России является одной из крупнейших авиационных держав, однако Аэрофлот с распадом СССР и отделением от него целого ряда мелких самостоятельных авиакомпаний потерял свое лидирующее положение.

По данным Федерального агентства воздушного транспорта имеются следующие основные производственные показатели работы авиакомпаний (табл. 1)[[25]](#footnote-25).

Таблица 1

Основные производственные показатели работы авиакомпаний

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Единицы измерения | Годы | | | |
| 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Пассажирооборот | млрд. пасс. км | 85,77 | 93,93 | 111,0 | 122,6 |
| в т.ч.: на международных ВЛ |  | 45,78 | 50,92 | 61,81 | 69,9 |
| на внутренних ВЛ |  | 39,99 | 43,01 | 49,19 | 52,7 |
| Перевезено пассажиров | млн. чел. | 35,09 | 38,03 | 45,11 | 49,8 |
| в т.ч.: на международных ВЛ |  | 15,88 | 17,26 | 20,86 | 23,6 |
| на внутренних ВЛ |  | 19,21 | 20,77 | 24,25 | 26,2 |
| Перевезено почты и грузов | тыс. тонн | 628,92 | 640,33 | 732,17 | 779,4 |
| в т.ч.: на международных ВЛ |  | 362,47 | 384,65 | 461,60 | 519,9 |
| на внутренних ВЛ |  | 266,45 | 255,68 | 270,57 | 259,4 |

Из таблицы 1 видно, что пассажирооборот на воздушном транспорте определен только по перевозкам транспортной авиации, т.е. без учета перевозок авиации, применяемой в организациях всех видов экономической деятельности. Пассажирооборот на воздушном транспорте определяется как сумма произведений от умножения числа перевезенных пассажиров на каждом участке полета на соответствующее этому участку эксплуатационное расстояние.

Перевезено грузов и почты – количество грузов в тоннах, перевезенных воздушным транспортом в отчетном периоде исчисляется, как сумма веса всех грузов, почты и платного багажа. Объем перевезенных грузов осуществляется по моменту прибытия. В табл. 2 представлен выполненный международный и внутренний грузооборот авиакомпаний РФ за период до 2008 г.

Таблица 2

Выполненный грузооборот авиакомпаний Российской Федерации за январь-февраль 2008-2009 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Авиапредприятие | Грузооборот, тыс.ткм | | | Перевезено грузов и почты, тонн | | |
| январь-февраль | | %к пр. | январь-февраль | | %к пр. |
| 2008 г. | 2009 г. | 2008 г. | 2009 г. |
| 1 | ЭйрБриджКарго | 135 522,4 | 127 528,4 | 94,1 | 15 992,9 | 15 537,9 | 97,2 |
| 2 | Волга-Днепр | 134 574,3 | 95 480,5 | 71,0 | 27 942,4 | 13 000,8 | 46,5 |
| 3 | Аэрофлот - российские авиалинии | 53 771,0 | 41 093,5 | 76,4 | 11 979,2 | 9 330,6 | 77,9 |
| 4 | Аэрофлот - Карго | 54 712,5 | 18 743,4 | 34,3 | 8 348,3 | 3 123,5 | 37,4 |
| 5 | ТРАНСАЭРО | 12 831,4 | 15 661,4 | 122,1 | 2 505,2 | 2 836,5 | 113,2 |
|  | Итого по 5 авиакомпаниям | 391 411,5 | 298 507,2 | 76,3 | 66 768,0 | 43 829,3 | 65,6 |
|  | Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА,% | 69,9 | 77,7 |  | 56,0 | 58,6 |  |
| 6 | Полет | 40 304,4 | 13 470,3 | 33,4 | 7 463,4 | 2 181,9 | 29,2 |
| 7 | Сибирь | 16 523,5 | 11 652,1 | 70,5 | 5 638,0 | 4 131,0 | 73,3 |
| 8 | Авиакон Цитотранс | 8 510,3 | 6 055,8 | 71,2 | 1 870,6 | 827,6 | 44,2 |
| 9 | Алроса | 6 287,3 | 5 269,6 | 83,8 | 2 382,8 | 2 322,3 | 97,5 |
| 10 | Авиастар-ТУ | 5 816,8 | 4 890,8 | 84,1 | 2 293,1 | 1 729,5 | 75,4 |
| 11 | АЭРОСТАРЗ | 3 655,8 | 4 529,0 | 123,9 | 1 754,0 | 1 589,0 | 90,6 |
| 12 | Владивосток Авиа | 3 594,3 | 3 860,6 | 107,4 | 930,5 | 997,6 | 107,2 |
| 13 | КОНТИНЕНТ | 0,0 | 3 850,0 | - | 0,0 | 1 070,0 | - |
| 14 | Якутия | 2 341,6 | 3 604,2 | 153,9 | 685,2 | 924,9 | 135,0 |
| 15 | КАПО Авиа | 6 118,8 | 3 283,8 | 53,7 | 1 371,8 | 921,2 | 67,2 |
|  | Итого по 15 авиакомпаниям | 484 564,4 | 358 973,4 | 74,1 | 91 157,2 | 60 524,2 | 66,4 |
|  | Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА,% | 86,5 | 93,5 |  | 76,4 | 80,9 |  |
|  | В целом по ГА | 559 958,5 | 384 021,1 | 68,6 | 119 320,8 | 74 783,9 | 62,7 |

Перевезено пассажиров – это число пассажиров, перевезенных за определенный период времени. Единицей наблюдения в статистике перевозок пассажиров является пассажиро-поездка. Момент учета отправленных пассажиров на воздушном транспорте определяется по моменту отправления. Также используется и момент прибытия.

В 2008 году основные усилия в работе Росавиации были направлены на выполнение Федеральных целевых программ, поручений Правительства Российской Федерации и Министерства транспорта. Мероприятия в рамках функций Агентства, обеспеченные финансовыми ресурсами, выполнены полностью[[26]](#footnote-26).

В 2008 году отечественными авиаперевозчиками перевезено 49,8 миллионов пассажиров, что на 10,4% больше чем в 2007 году.

Следует отметить, что 54% всего объема перевозок пассажиров выполнили пять авиакомпаний: Аэрофлот, Сибирь, Трансаэро, ГТК Россия, ЮТэйр.

Объем перевозок почты и грузов возрос на 6,4% и составил 779 тысяч тонн.

Основной объем грузовых перевозок (65%) выполнен семью авиакомпаниями: Волга-Днепр, ЭйрБриджКарго, Аэрофлот-РА, Аэрофлот-Карго, Сибирь, Полет, Трансаэро.

Вместе с тем, 67% перевозок грузов приходится на долю международных перевозок.

Рост объемов пассажирских и грузовых перевозок связан с появлением новых воздушных линий и увеличением интенсивности полетов на уже существующих маршрутах. В ходе межправительственных переговоров в 2008 году достигнуты существенные успехи в вопросах развития воздушного сообщения между Россией и Китаем, Турцией, Израилем, Украиной, Тунисом, Таджикистаном, Италией, Швейцарией.

Вместе с тем, темпы роста авиаперевозок с января 2009 года замедлились: пассажирских - на 16,7%, а грузовых – на 34,7%.

Основными причинами сложившейся ситуации являются:

1. Крайне высокие темпы роста цен на авиатопливо в прошедшем году. Рост составил более 40 % по сравнению с январем 2008 года. Это привело к резкому повышению удельной составляющей цены авиатоплива в себестоимости авиаперевозок и ухудшению финансового положения авиакомпаний.

2. Проблемная ситуация с авиакомпаниями альянса Air Union, рядом других авиакомпаний спровоцировала крайне жесткое поведение поставщиков авиатоплива и аэропортов по отношению к авиаперевозчикам. Поставщики выдвигают требования полного погашения имеющейся задолженности авиакомпаний и перехода на работу по предоплате. Данная позиция ставит под угрозу экономику предприятий. Нести ответственность перед пассажирами должны все организации, в том числе и руководство аэропортов.

3. Сложившаяся ситуация на финансовых рынках практически полностью лишила предприятия отрасли кредитных ресурсов. Авиаперевозки во всем мире являются капиталоемкой отраслью и, в значительной степени, зависят от заемного финансирования. Проводимая ведущими авиакомпаниями страны модернизация парка воздушных судов требовала от них дополнительных ресурсов, которые привлекались в виде банковских кредитов, облигационных займов и других инструментов. Возможности рефинансирования облигационных займов и банковских кредитов на сегодня у авиакомпаний нет, вывод таких средств из текущей производственной деятельности авиакомпаний невозможен. Финансовая ситуация в компаниях сложная. Кризис взаимных неплатежей катастрофически нарастает и здесь необходимо отметить одну деталь. Высокий спрос на авиаперевозки в последние годы, прирост в объеме 18-20% создали некую иллюзию, что это будет продолжаться бесконечно долго.

В тоже время ряд авиакомпаний: "ЮТэйр", "Уральские авиалинии", "Якутия" проводили осторожную, взвешенную финансовую политику и не имеют больших задолженностей.

Опыт выполнения авиационных перевозок, в том числе и международный, показывает, что рынок сам по себе не способен решить такие проблемы отрасли как ценообразование, затраты и эксплуатационные запросы. Здесь нужна помощь государства. Авиакомпаниям приходится работать в условиях перекошенного баланса спроса и предложения. Ряд предприятий в неконтролируемой конкурентной борьбе с желанием защитить свои маршрутные сети продают билеты по заниженным ценам, увеличивая при этом свои долги.

В августе прошлого года практически одновременно было задержано более 20 рейсов. В общей сложности в аэропорту Домодедово отправки ожидали около 2,5 тысячи пассажиров, а еще около тысячи находились в региональных аэропортах.

К сожалению, задержки рейсов продолжаются и в 2009 году. Только за январь текущего года их было 104.

Виновниками задержек являются как авиакомпании, так и аэропорты. Зачастую аэропорты подтверждают авиакомпаниям слоты без учета возможности своевременного обслуживания воздушных судов, а также без учета пропускной способности.

Основными причинами задержек со стороны авиакомпаний стали: неисправность воздушного судна, отсутствие резервного воздушного судна и решение руководства авиакомпании.

Росавиация постоянно осуществляет контроль за деятельностью авиаперевозчиков. Так в течение года были организованы и проведены инспекционные проверки, а также осуществлен инспекционный контроль по различным направлениям деятельности авиакомпаний:

По результатам проведенных Росавиацией проверок у 12 авиаперевозчиков были аннулированы сертификаты эксплуатантов.

Предприятия отрасли продолжают работать в условиях старения парка воздушных судов российского производства. В настоящее время в авиакомпаниях такие воздушные суда составляют 60%.

В условиях отсутствия поступлений современных типов воздушных судов продолжается эксплуатация авиационной техники с продленными ресурсами. Для безопасной эксплуатации таких воздушных судов Росавиацией вводятся ограничения. Введены ограничения на продление ресурсов вертолета Ми-2.

Российские воздушные суда существенно отстают от зарубежных аналогов по технико-экономическим характеристикам, что обуславливает простаивание значительной части российского парка и низкую интенсивность его эксплуатации.

Из парка магистральных и региональных самолетов и вертолетов, только 51 воздушное судно российского производства нового поколения. Численность парка воздушных судов иностранного производства составляет 390 единиц. Однако именно на них выполняется более 50% объема перевозок пассажиров.

В 2008 году Росавиацией организованы и проведены инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности. По результатам инспектирований выписано более 100 инспекторских предписаний. Наиболее серьёзными нарушениями, выявленными в ходе проверок, являются:

* нарушение технологической дисциплины и требований технического обслуживания;
* нарушение межремонтных сроков.

Кроме того, проведены инспекционные проверки организаций технического обслуживания и ремонта авиационной техники. По результатам этих проверок выдано 317 сертификатов соответствия, а сфера деятельности 2 организаций была ограничена.

Состояние безопасности полетов в Российской Федерации можно охарактеризовать как нестабильное. Всего в 2008 году произошло 14 катастроф, в которых погибло 140 человек. В коммерческой авиации было 8 катастроф, число погибших составило 129 человек, а в авиации общего назначения - 6 катастроф, погибло 11 человек.

Одним из объективных показателей уровня безопасности полетов в государстве является сравнение количества катастроф с налетом воздушных судов авиакомпаний.

Рост объема перевозок приводит к увеличению налета воздушных судов авиаперевозчиков. Так, по сравнению с прошлыми годами (с 2002 года по 2008 год), в отчетном периоде рост общего налета коммерческих воздушных судов составил 673 тысячи часов. При этом ежегодное количество катастроф за аналогичный период приблизительно остается на одном уровне. Таким образом значительное увеличение налета происходит на фоне незначительного изменения числа катастроф.

Еще одним значимым показателем состояния безопасности полетов является соотношение общего налета воздушных судов на одну катастрофу. Изучение данных о работе коммерческой гражданской авиации за период 2004-2008 года позволяет говорить о том, что в отчетном году произошло несущественное уменьшение рассматриваемого показателя, а следовательно нет значительного падения уровня безопасности полетов.

Анализ расследований авиационных происшествий за 2008 год позволяет сделать вывод о том, что большинство из них произошло вследствие ошибок и нарушений в летной работе экипажей. При этом большая часть происшествий связана с личной безответственностью членов экипажей, не выполнением ими технологии работы и требований правил полетов, переоценкой своих профессиональных возможностей, недостаточным уровнем теоретической и практической подготовки, а также ошибками летного экипажа в технике пилотирования при попадании в сложные условия полета.

Самые тяжелые последствия имели:

* катастрофа самолета В737 авиакомпании "Аэрофлот-НОРД" при заходе на посадку в аэропорту Пермь 14 сентября 2008 года. Погибло 88 человек.

Причины катастрофы самолета В737:

* слабый уровень контроля и беспринципность инструкторского и командно-летного состава авиакомпании;
* недостатки в планировании летной деятельности;
* непрофессиональный подход и низкое качество технического обслуживания;
* недостаточный контроль за безопасностью полетов со стороны Архангельского Межрегионального территориального управления воздушного транспорта.
* катастрофа вертолета Ми-8 авиакомпании "Вертикаль-Т" 03 марта 2008 года при выполнении полета в Республике Непал. Погибло 14 человек.

Расследование причин катастрофы вертолета Ми-8 продолжается. Предварительно установлено, что возможной причиной катастрофы явилась остановка двигателей в результате турбулентности и воздействия на вертолет электрического разряда.

При расследовании серьезных инцидентов выявлены недостатки: несоздание посадочной конфигурации воздушного судна на глиссаде, посадка на магистральную рулежную дорожку, выход за летные ограничения. Продолжаются выкатывания, грубые приземления самолетов, посадки при метеоусловиях ниже установленного минимума, нарушения схем выхода из зоны аэродрома, столкновения вертолетов с объектами на земле в процессе маневрирования на малой высоте.

Наиболее неблагоприятное положение с обеспечением безопасности полетов в коммерческой гражданской авиации сложилось в Архангельском и Северо-Западном управлениях, а также в Управлении Центральных районов.

Еще одной немаловажной задачей в деятельности Росавиации остается обеспечение авиационной безопасности. И хотя контрольная проверка ИКАО Российской Федерации по авиационной безопасности завершилась в 2008 году положительным результатом, проблемы с охраной аэропортов, их оснащением досмотровой техникой еще не решены. Не в полной мере реализованы мероприятия, принятые после взрывов террористами двух самолетов с пассажирами в 2004 году. Вместе с тем угрозы актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации продолжаются.

Размеры территории страны, недостаточное развитие наземных транспортных коммуникаций, особенно в районах Севера, Дальнего Востока и Сибири, определяют необходимость обеспечения устойчивого авиационного сообщения с этими регионами, что должно быть подкреплено соответствующим безопасным и эффективным функционированием сети аэропортов.

В 2008 году аэродромная сеть гражданской авиации насчитывала 329 аэродромов, 117 из которых образуют национальную опорную аэродромную сеть.

Более 90% аэропортов укомплектованы техникой, которая на 85% выработала сроки службы и, в принципе, подлежит списанию. Исключение составляют аэропорты Шереметьево, Домодедово, Внуково, Пулково, Новосибирск, Калининград.

Основной причиной создавшегося положения является недостаточный объем средств, направляемых на поддержание и развитие аэродромов.

На реконструкцию аэродромов государством в 2008 году было выделено 25,9 миллиардов рублей. Также была откорректирована Федеральная целевая программа "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)".

В отчетном году завершены работы по реконструкции и строительству взлетно-посадочных полос в 8 аэропортах.

Кроме того в 8 аэропортах произведена замена систем светосигнального оборудования.

Наряду с этим срочно требуется разработать и утвердить на уровне Правительства РФ Программу региональных воздушных перевозок, которую без преувеличения можно считать социально значимой.

Остается нерешенной кадровая проблема. Особую озабоченность вызывают: серьезный недокомплект подготовленного летного состава, недостаточная техническая оснащенность учебных заведений, недостаток воздушных судов и тренажеров, необходимых для обучения курсантов.

В соответствии с решениями Коллегий Минтранса России и Росавиации с 2006 года идет ежегодное наращивание темпов приема курсантов в учебные заведения гражданской авиации.

Однако количество ежегодно выпускаемых из учебных заведений специалистов пока еще не в полной мере удовлетворяет недостаток в кадрах, имеющийся в авиационных предприятиях.

В настоящее время парк воздушных судов летных учебных заведений гражданской авиации составляет 233 учебных самолета и вертолета, причем только 20% из них находятся в исправном состоянии, а около 20% воздушных судов отработали назначенный срок службы и подлежат списанию. Произведены расчеты потребности учебных заведений в авиационной технике и тренажерах с учетом увеличения количества подготавливаемых пилотов до 1000 в год[[27]](#footnote-27).

В приложении 1 представлено число происшествий и численность пострадавших за период до 2007 г. [[28]](#footnote-28)

## 2. ПРАВОНАРУШЕНИЯ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

## 2.1 Понятие правонарушений на воздушном транспорте

Правонарушение – это такое нарушение права, за которое предусмотрена юридическая ответственность. Для того чтобы привлечь лицо к юридической ответственности, необходимо наличие в каждом конкретном случае определенного состава правонарушения. Состав правонарушения образуется определенными элементами, признаками[[29]](#footnote-29):

* объект правонарушения – это то, на что направлено противоправное деяние. Объектом правонарушения всегда выступают общественные отношения, регулируемые и охраняемые правом, которым правонарушение причиняет или может причинить вред (например, права и свободы личности, общественный порядок, конституционный строй государства и т. д.);
* объективная сторона – это общественноопасные или общественновредные деяния. Деяние может выступать в форме действия или бездействия и должно носить общественноопасный и противоправный характер;
* субъект правонарушения – это тот, кто совершает правонарушение – физическое или юридическое лицо.
* субъективная сторона правонарушения – это психическое отношение того лица, которое совершило то или иное противоправное деяние, к своим действиям и наступившим последствиям. Включает мотив, цели и вину правонарушителя.

В каждом отдельном случае необходимо, чтобы все эти элементы были налицо.

Правонарушение – это виновное противоправное деяние (действие или бездействие), направленное на установленный в обществе порядок отношений, совершенное деликтоспособным субъектом права. Следовательно, признаками правонарушения являются:

1) общественная опасность или общественная вредность деяния;

2) противоправность деяния;

3) виновность субъекта правонарушения.

Правонарушения бывают двух видов: проступки и преступления.

Преступление – это виновное, общественноопасное, противоправное деяние, посягающее на общественные отношения, охраняемые уголовным законодательством, и причиняющее вред охраняемым законом интересам личности, общества и государства. В частности, это права и свободы личности, общественный порядок, основы конституционного строя государства и т. д. Преступления подразделяются на преступления небольшой тяжести, преступления средней тяжести, тяжкие преступления и особо тяжкие преступления.

Проступки – это все противоправные деяния, за исключением преступлений. Основным критерием разграничения преступлений от проступков является степень общественной опасности этих правонарушений и санкции, предусмотренные за эти противоправные деяния.

На воздушном транспорте совершаются проступки, которые подразделяются на административные, дисциплинарные и гражданско-правовые[[30]](#footnote-30).

## 2.2 Дисциплинарные проступки на воздушном транспорте

Дисциплинарный проступок – это нарушение трудовой или служебной дисциплины, т. е. неисполнение или ненадлежащее исполнение по вине работника возложенных на него трудовых или служебных обязанностей.

Дисциплинарные правонарушения, в основном, предусмотрены нормами трудового законодательства, дисциплинарными уставами, положениями о прохождении службы в государственных органах.

Примером противоправного поведения могут быть прогулы, появление на работе в нетрезвом состоянии, невыполнение трудовых нормативов, опоздание на учебу, самовольное оставление воинской части и т. д.

На основании положения гл. 29 ст. 189 Трудового кодекса РФ[[31]](#footnote-31) дисциплина труда - обязательное для всех работников подчинение правилам поведения, определенным в соответствии с настоящим Кодексом, иными федеральными законами, коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами, трудовым договором.

Работодатель обязан в соответствии с трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами, трудовым договором создавать условия, необходимые для соблюдения работниками дисциплины труда.

Трудовой распорядок определяется правилами внутреннего трудового распорядка.

Правила внутреннего трудового распорядка - локальный нормативный акт, регламентирующий в соответствии с настоящим Кодексом и иными федеральными законами порядок приема и увольнения работников, основные права, обязанности и ответственность сторон трудового договора, режим работы, время отдыха, применяемые к работникам меры поощрения и взыскания, а также иные вопросы регулирования трудовых отношений у данного работодателя.

Для отдельных категорий работников действуют уставы и положения о дисциплине, устанавливаемые федеральными законами.

Согласно гл. 51 Трудового кодекса РФ[[32]](#footnote-32) регулируется труд работников транспорта. На основании ст. 328 Работники, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, должны пройти профессиональный отбор и профессиональную подготовку в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта.

Прием работника на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, производится после обязательного предварительного медицинского осмотра (обследования) в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области здравоохранения, и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта.

На основании ст. 330 Трудового кодекса РФ[[33]](#footnote-33) дисциплина для отдельных категорий работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств, регулируется настоящим Кодексом и положениями (уставами) о дисциплине, устанавливаемыми федеральными законами.

Правительством Российской Федерации издано Постановление от 19.01.2008 N 16 "Об утверждении перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств"[[34]](#footnote-34), в котором приведен перечень должностей и профессий работников, занятых в управлении гражданской авиация и др.

В соответствии с ч. 1 ст. 52 Воздушного кодекса РФ[[35]](#footnote-35) 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 воздушных судов, авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения.

## 2.3 Административные правонарушения на воздушном транспорте

Административным правонарушением (проступком) признается посягающее на права и свободы граждан, государственный или общественный порядок, собственность, на установленный порядок управления противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) действие либо бездействие, за которое законодательством предусмотрена административная ответственность. Признаками административного проступка являются общественная опасность, противоправность деяния, вина правонарушителя.

Согласно разделу 1 гл. 1 Кодекса об административных правонарушениях[[36]](#footnote-36) ст. 1.1 законодательство об административных правонарушениях состоит из настоящего Кодекса и принимаемых в соответствии с ним законов субъектов РФ об административных правонарушениях.

Кодекс об административных правонарушениях основывается на Конституции РФ, общепризнанных принципах и нормах международного права и международных договорах Российской Федерации.

Задачами законодательства об административных правонарушениях (ст. 1.2 Кодекса) являются защита личности, охрана прав и свобод человека и гражданина, охрана здоровья граждан, санитарно-эпидемиологического благополучия населения, защита общественной нравственности, охрана окружающей среды, установленного порядка осуществления государственной власти, общественного порядка и общественной безопасности, собственности, защита законных экономических интересов физических и юридических лиц, общества и государства от административных правонарушений, а также предупреждение административных правонарушений[[37]](#footnote-37).

Согласно раздела 1 гл. 2 ст. 2.1 Кодекса об административных правонарушениях, административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Юридическое лицо признается виновным в совершении административного правонарушения, если будет установлено, что у него имелась возможность для соблюдения правил и норм, за нарушение которых настоящим Кодексом или законами субъекта Российской Федерации предусмотрена административная ответственность, но данным лицом не были приняты все зависящие от него меры по их соблюдению.

В разделе 2 гл.2, ст. 11.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях описаны действия, угрожающие безопасности полетов[[38]](#footnote-38):

Размещение в районе аэродрома знаков и устройств, сходных с маркировочными знаками и устройствами, принятыми для опознавания аэродромов, либо применение пиротехнических изделий без разрешения администрации аэропорта, аэродрома, либо устройство в районе аэропорта, аэродрома объектов, способствующих массовому скоплению птиц, - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от трехсот до пятисот рублей; на должностных лиц - от пятисот до одной тысячи рублей.

Невыполнение правил размещения ночных и дневных маркировочных знаков или устройств на зданиях и сооружениях - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от трехсот до пятисот рублей; на должностных лиц - от пятисот до одной тысячи рублей.

Повреждение аэродромного оборудования, аэродромных знаков, воздушных судов и их оборудования - влечет наложение административного штрафа в размере от пятисот до одной тысячи рублей.

Проход или проезд без надлежащего разрешения по территориям аэропортов (за исключением аэровокзалов), аэродромов, объектов радио- и светообеспечения полетов - влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере от ста до трехсот рублей.

Объектом всех четырех составов правонарушений, предусмотренных комментируемой статьей[[39]](#footnote-39), является безопасность полетов воздушных судов, права и законные интересы граждан и юридических лиц, связанных с осуществлением перевозок.

Маркировочные знаки и устройства размещаются на территории аэродрома для опознавания их лицами, управляющими воздушным судном. Их размещение на зданиях и сооружениях необходимо для обеспечения безопасности воздушного сообщения. Согласно ст. 51 Воздушного кодекса РФ собственники зданий и сооружений, линий связи, линий электропередачи, радиотехнического оборудования и других объектов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов обязаны размещать на указанных объектах маркировочные знаки и устройства в соответствии с федеральными авиационными правилами. В этой же статье содержится запрет на размещение в районе аэродромов знаков и устройств, сходных с принятыми для опознавания аэродромов маркировочными знаками и устройствами.

Ст. 84 Воздушного кодекса РФ в целях обеспечения авиационной безопасности устанавливает запрет на доступ посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта или аэродрома.

Для правильной квалификации противоправных действий (бездействия), а также более полной характеристики объективной стороны правонарушений необходимо обратиться к анализу соответствующих федеральных авиационных правил. Федеральные авиационные правила установлены Приказом Федеральной авиационной службы РФ от 30 октября 1998 г. N 342 "Об утверждении и введении в действие Федеральных авиационных правил по сертификации организаций, осуществляющих деятельность по организационному обеспечению полетов воздушных судов" (БНА. 1999. N 10; 2000. N 28); Приказом Федеральной авиационной службы РФ от 29 января 1999 г. N 23 "О введении в действие Федеральных авиационных правил "Сертификация авиационных учебных центров" (БНА. 1999. N 33); Приказом Федеральной службы воздушного транспорта РФ от 6 мая 2000 г. N 121 "Об утверждении и введении в действие Федеральных авиационных правил "Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов воздушных судов" (БНА. 2000. N 36); Приказом Федеральной службы воздушного транспорта РФ от 24 апреля 2000 г. N 98 "Об утверждении и введении в действие Федеральных авиационных правил "Сертификация аэропортов. Процедуры" (БНА. 2000. N 37); Приказом Федеральной службы воздушного транспорта РФ от 18 апреля 2000 г. N 89 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Сертификационные требования к организациям авиатопливообеспечения воздушных перевозок" (БНА РФ. 2000. N 42).

Правила, за нарушение которых наступает административная ответственность по ст. 11.3, устанавливаются также руководствами, наставлениями и инструкциями (по производству полетов, эксплуатации гражданских аэродромов, аэродромной службе, орнитологическому, светотехническому обеспечению полетов, электроустановкам и др.) специально уполномоченного органа в области авиации.

Субъектами правонарушений могут быть как граждане, так и должностные лица.

Субъективная сторона административных правонарушений, предусмотренных комментируемой статьей, может характеризоваться как умышленной, так и неосторожной формой вины.

Дела об административных правонарушениях рассматривают должностные лица органов, осуществляющих государственное регулирование в области авиации.

Дела об административных правонарушениях, предусмотренных комментируемой статьей, совершенных в государственной авиации, рассматривают руководитель федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области обороны, его заместители, руководители структурных подразделений федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области обороны, их заместители, руководители инспекторских служб федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области обороны, их заместители, инспектора по безопасности полетов авиации (ст. 23.42 КоАП РФ[[40]](#footnote-40)).

Дела о правонарушениях, предусмотренных ст. 11.3, совершенных в экспериментальной авиации, рассматривают руководитель федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области оборонной промышленности, его заместители, руководители структурных подразделений федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области оборонной промышленности, их заместители, руководители региональных служб федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области оборонной промышленности, их заместители (ст. 23.42 КоАП РФ).

Протоколы о правонарушениях, предусмотренных комментируемой статьей, составляют должностные лица перечисленных выше органов (ч. 1 ст. 28.3 КоАП РФ[[41]](#footnote-41)), а также органов внутренних дел (милиции) - о правонарушениях, предусмотренных ч. 1, 3 и 4 данной статьи (п. 1 ч. 2 ст. 28.3 КоАП РФ).

Согласно ст. 11.4 Кодекса РФ об административных правонарушениях, нарушение правил использования воздушного пространства федеральных правил использования воздушного пространства - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от одной тысячи до двух тысяч рублей; на должностных лиц - от двух тысяч до четырех тысяч рублей; на юридических лиц - от двадцати тысяч до тридцати тысяч рублей.

Нарушение правил использования воздушного пространства лицами, не наделенными в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства, - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от двух тысяч до двух тысяч пятисот рублей; на должностных лиц - от четырех тысяч до пяти тысяч рублей; на юридических лиц - от сорока тысяч до пятидесяти тысяч рублей.

В соответствии с Воздушным кодексом РФ Российская Федерация[[42]](#footnote-42) обладает полным и исключительным суверенитетом в отношении воздушного пространства Российской Федерации.

В Воздушном кодексе приводятся понятия воздушного пространства (ст. 1), федеральных правил использования воздушного пространства (ст. 2), пользователей воздушного пространства (ст. 11), международного полета (ст. 79).

Под воздушным пространством понимается воздушное пространство над территорией Российской Федерации, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем.

Использование воздушного пространства представляет собой деятельность, в процессе которой осуществляются перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и т.п.), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения (ст. 11).

Пользователями воздушного пространства являются граждане и юридические лица, наделенные правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства. Порядок наделения правом на осуществление указанной деятельности устанавливается Воздушным кодексом РФ. Порядок получения лицензии определен Федеральными авиационными правилами лицензирования деятельности в области гражданской авиации, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 24 января 1998 г. N 85 (в ред. от 3 октября 2002 г.) (СЗ РФ. 1998. N 5. Ст. 622; 2002. N 41. Ст. 3983). Правовые установления по использованию воздушного пространства содержатся в Воздушном кодексе РФ, Федеральных правилах использования воздушного пространства РФ, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 22 сентября 1999 г. N 1084 (СЗ РФ. 1999. N 40. Ст. 4861), Федеральных авиационных правилах полетов в воздушном пространстве РФ, утвержденных Приказом Министерства обороны РФ N 136, Минтранса РФ N 42, Росавиакосмоса N 51 от 31 марта 2002 г. (БНА. 2002. N 41), Сборнике аэронавигационной информации РФ, международных договорах и соглашениях. Указанными нормативными правовыми актами устанавливается порядок поведения пользователей воздушного пространства: для каждого пользователя предусматривается порядок, очередность выхода в воздушное пространство, используемая высота, воздушные коридоры и т.д.

Объектом правонарушений, предусмотренных комментируемой статьей, являются общественные отношения в области использования воздушного пространства.

Объективная сторона правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 11.4, состоит в нарушении пользователем воздушного пространства правил использования воздушного пространства (например, использование виновным воздушного пространства без разрешения вспомогательного районного центра единой системы организации воздушного движения, несоблюдение условий установленного безопасного использования воздушного пространства, несвоевременная подача заявки (расписания, графика) на использование воздушного пространства, несвоевременное сообщение о начале и окончании использования воздушного пространства в соответствующие оперативные органы управления полетами, игнорирование требований органов управления полетами об участии в поисково-спасательных работах, а также оказании помощи терпящим или потерпевшим бедствие воздушным судам и т.д.).

Если противоправные действия выразились в нарушении правил использования воздушного пространства лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, и повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо смерть человека, действия виновного надлежит квалифицировать по ст. 263 УК РФ. Нарушение указанных правил при выполнении международных полетов образует состав преступления, предусмотренного ст. 271 УК РФ.

Объективная сторона правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 11.4, состоит в том, что лицо, не наделенное в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства (не имеющее соответствующей лицензии или лишенное ее), незаконно осуществляет указанную деятельность (поднимает в воздух воздушное судно, запускает воздушные шары, аэростаты, возводит высотное сооружение, производит взрывные работы, работы, в результате которых происходит выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость).

Субъектами правонарушений могут быть граждане, должностные лица и юридические лица.

Субъективная сторона рассматриваемых правонарушений выражается в форме умысла или неосторожности.

Дела об административных правонарушениях рассматривают должностные лица органов единой системы организации воздушного движения РФ.

Согласно ст. 11.5 Кодекса РФ об административных правонарушениях нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от двух тысяч до двух тысяч пятисот рублей или лишение права управления воздушным судном на срок до одного года; на должностных лиц - от четырех тысяч до пяти тысяч рублей или лишение права управления воздушным судном на срок до одного года.

Объектом правонарушения является безопасность эксплуатации воздушных судов, имеющая своей конечной целью сохранение жизни и здоровья людей, а также перевозимых грузов и багажа.

Объективная сторона правонарушения включает в себя действия (бездействие) в виде нарушения конкретных правил безопасности эксплуатации воздушных судов, несоблюдения порядка, обеспечивающего безопасное использование авиационной техники. Таковыми могут быть, например, эксплуатация не зарегистрированного в установленном порядке воздушного судна, выпуск в рейс воздушного судна с техническими неисправностями, в нелетную погоду, несвоевременное или некачественное проведение регламентных работ по техническому обслуживанию воздушного судна и т.д.

Субъектами административного правонарушения являются граждане и должностные лица, обладающие необходимой квалификацией, подтверждаемой соответствующими документами, и несущие ответственность за безопасную эксплуатацию воздушных судов (член летного экипажа, лицо авиационного персонала и др.).

Субъективная сторона правонарушения характеризуется неосторожной формой вины. Если нарушение правил безопасности эксплуатации воздушного судна повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо смерть человека, виновный может нести ответственность по ст. 263 УК РФ.

Дела об административных правонарушениях рассматривают должностные лица органов, осуществляющих государственное регулирование в области авиации (о должностных лицах, уполномоченных рассматривать дела от имени указанных органов, см. п. 8 комментария к ст. 11.3 Кодекса).

Дела о правонарушениях, предусмотренных комментируемой статьей, рассматривают судьи, если указанными выше должностными лицами будет признано необходимым передать дело на рассмотрение судье (например, для применения к правонарушителю административного наказания в виде лишения права управления воздушным судном) - ч. 2 ст. 23.1 КоАП РФ[[43]](#footnote-43).

Согласно статье 11.15 повреждение пломб или запорных устройств грузовых отсеков и других грузовых помещений воздушных судов, повреждение отдельных грузовых мест или их упаковки, пакетов, используемых для выполнения операций по перевозке грузов, - влечет наложение административного штрафа в размере от 1 тыс. до 1500 руб.

Согласно статье 11.16 нарушение правил пожарной безопасности на воздушном транспорте - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от 500 руб. до 1000 руб.; на должностных лиц - от 1000 руб. до 2000 руб.

Объектом правонарушения, предусмотренного комментируемой статьей, является безопасность эксплуатации воздушного транспорта, порядок обращения с пожароопасными источниками, способными причинить вред здоровью людей, собственности физических и юридических лиц, окружающей природной среде.

Правила пожарной безопасности устанавливаются Федеральным законом от 21 декабря 1994 г. N 69-ФЗ "О пожарной безопасности"[[44]](#footnote-44); транспортными кодексами, уставами, отраслевыми правилами перевозок грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа.

На воздушном транспорте действует Наставление по пожарной охране в гражданской авиации (НПО-ГА-85).

С объективной стороны правонарушение выражается в действиях (бездействии) в виде различных нарушений установленных правил пожарной безопасности. Они могут состоять в пользовании неисправными электронагревательными приборами, несоблюдении порядка обращения с легковоспламеняющимися веществами.

Субъектами рассматриваемого административного правонарушения могут быть граждане и должностные лица, в обязанности которых входит обеспечение правил безопасности на соответствующем виде транспорта.

Субъективная сторона правонарушения характеризуется умышленной или неосторожной формой вины.

Дела об административных правонарушениях рассматривают должностные лица органов, осуществляющих государственный пожарный надзор (ст. 23.34 КоАП РФ) в области авиации (см. п. 8 комментария к ст. 11.3).

Согласно статье 11.18 безбилетный полет на судне воздушного транспорта - влечет наложение административного штрафа в размере 200 руб.

На воздушном транспорте пассажир вправе провезти с собой бесплатно одного ребенка в возрасте до двух лет без предоставления ему отдельного места (на международных рейсах - по льготному тарифу). Другие дети в возрасте не старше двух лет, а также дети возрастом от двух до 12 лет перевозятся по льготному тарифу с предоставлением им отдельных мест (ст. 106 Воздушного кодекса РФ).

Дела о правонарушениях, предусмотренных ч. 2 ст. 11.18, рассматривают должностные лица органов, осуществляющих государственное регулирование в области авиации.

Согласно статье 11.19 провоз ручной клади сверх установленных норм без оплаты на воздушном транспорте - влечет наложение административного штрафа в размере 100 руб.

Провоз без оплаты домашних животных и птиц - влечет наложение административного штрафа в размере 100 руб[[45]](#footnote-45).

На воздушном транспорте нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, устанавливаются в зависимости от типа воздушного судна и не могут быть менее чем 10 кг на одного пассажира (ст. 106 Воздушного кодекса РФ).

Объективная сторона административных правонарушений, предусмотренных в ч. 1 ст. 11.19, состоит в провозе ручной клади сверх установленных норм без оплаты;

С субъективной стороны правонарушение характеризуется умышленной формой вины. Правонарушение, предусмотренное ч. 3 ст. 11.19, может быть совершено и неосторожно.

Дела о правонарушениях, предусмотренных ч. 1, 3 и 4, рассматривают должностные лица органов, осуществляющих государственное регулирование в области авиации (см. п. 8 комментария к ст. 11.3).

13 марта 2009 г. Правительство РФ внесло в Госдуму поправки[[46]](#footnote-46) в Административный кодекс РФ о нарушении норм транспортной безопасности и безопасности полетов, по которым пассажирам воздушного судна, не выполняющим распоряжения командира судна, грозит наложение штрафа в размере до 5 тыс. руб., при том, что сейчас штраф составляет 100 рублей.

Нарушение федеральных правил использования воздушного пространства влечет наложение штрафа на граждан в размере от 2 до 5 тыс. руб. (сейчас от 1 до 2 тыс. руб.); на должностных лиц - от 25 до 30 тыс. руб. (сейчас от 2 тыс. до 4 тыс. руб.); на юридических лиц - от 250 до 300 тысяч рублей (сейчас от 20 тыс. до 30 тыс. руб.).

Вылет на самолете с неисправностями, с которыми запрещена его эксплуатация без специального разрешения, либо с нарушением норм пассажировместимости или грузовместимости, а также ограничений по полетной массе или центровке воздушного судна грозит виновным гражданам штрафом в размере от 2 до 2,5 тыс. руб. или лишением права управления воздушным судном на срок до года; должностным лицам - от 4 до 5 тыс. руб. или лишением права управления воздушным судном на срок до года; юридическим лицам - от 10 до 50 тыс. руб.

2.4 Гражданско-правовые правонарушения на воздушном транспорте

Гражданское правонарушение – это виновное противоправное деяние деликтоспособного лица, наносящее вред урегулированным нормами гражданского права имущественным и связанным с ними личным неимущественным отношениям. Например, правонарушения, как неисполнение или ненадлежащее исполнение договорных обязательств, заключение противоправных сделок, нарушение авторского права, причинение имущественного вреда и т. д. Субъектами гражданских правонарушений могут выступать как физические, так и юридические лица[[47]](#footnote-47).

Ответственность за нарушение гражданско-правовых обязательств посвящена ст. 393 п. 1 гл. 25 части первой Гражданского кодекса Российской Федерации от 30.11.1994 N 51-ФЗ[[48]](#footnote-48):

Должник обязан возместить кредитору убытки, причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства.

Убытки определяются в соответствии с правилами, предусмотренными статьей 15 настоящего Кодекса.

Если иное не предусмотрено законом, иными правовыми актами или договором, при определении убытков принимаются во внимание цены, существовавшие в том месте, где обязательство должно было быть исполнено, в день добровольного удовлетворения должником требования кредитора, а если требование добровольно удовлетворено не было, - в день предъявления иска. Исходя из обстоятельств, суд может удовлетворить требование о возмещении убытков, принимая во внимание цены, существующие в день вынесения решения.

При определении упущенной выгоды учитываются предпринятые кредитором для ее получения меры и сделанные с этой целью приготовления[[49]](#footnote-49).

Согласно статье 11.17 КоАП[[50]](#footnote-50) нарушение правил фотографирования, видео- и киносъемки либо пользования средствами радиосвязи с борта воздушного судна - влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей с конфискацией пленки.

Невыполнение лицами, находящимися на воздушном судне законных распоряжений командира (капитана) судна - влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере ста рублей.

Комментируемая статья[[51]](#footnote-51) содержит 2 самостоятельных составов правонарушений на воздушном транспорте по ч.4 и 5 КоАП.

Объектом анализируемых правонарушений является безопасность движения и эксплуатации транспорта, общественный порядок и общественная безопасность, экологическая безопасность.

В соответствии со ст. 58 Воздушного кодекса РФ командир воздушного судна в целях обеспечения безопасности полета вправе отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения.

Согласно ст. 78 Воздушного кодекса РФ граждане и юридические лица, которые имеют установки и аппараты, создающие помехи средствам радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов и радиосвязи с ними, обязаны по требованию уполномоченного органа в области связи или его подразделений устранить помехи своими силами и за свой счет, а до их устранения прекратить работу таких установок и аппаратов.

Использование фото- и киносъемки и других способов дистанционного зондирования земли с борта воздушного судна допускается в порядке, установленном Правительством РФ (ст. 75 Воздушного кодекса РФ[[52]](#footnote-52)).

Объективная сторона рассматриваемых правонарушений выражается в том, что виновный нарушает установленные правила путем совершения любого из перечисленных в комментируемой статье действий (бездействия).

Это могут быть для квалификации правонарушения: по ч. 4 ст. 11.17: фотографирование, производство видео- и киносъемки, пользование средствами радиосвязи (мобильным телефоном, пейджером, радиостанцией) с борта воздушного судна с нарушением установленных правил; по ч. 5 ст. 11.17: невыполнение лицами, находящимися на воздушном судне, судне морского или внутреннего водного транспорта, законных распоряжений командира (капитана) судна (например, распоряжений пристегнуть ремни безопасности, надеть спасательные жилеты, прекратить передвижение по судну, покинуть судно и т.д.).

Субъективная сторона анализируемых правонарушений характеризуется умышленной формой вины.

Субъектами правонарушений являются граждане.

Дела о правонарушениях, предусмотренных ч. 4 ст. 11.17, рассматривают судьи (ст. 23.1 КоАП РФ), а в части нарушения правил пользования средствами радиосвязи с борта воздушного судна - должностные лица органов, осуществляющих государственное регулирование в области авиации (см. п. 8 комментария к ст. 11.3).

Дела о правонарушениях, предусмотренных ч. 5 ст. 11.17, рассматривают должностные лица органов воздушного транспорта.

Протоколы о рассматриваемых правонарушениях составляют должностные лица (по ч. 4 и 5 данной статьи) органов внутренних дел (милиции).

Согласно ст. 133 Воздушного кодекса РФ[[53]](#footnote-53) перевозчик обязан страховать риск своей гражданской ответственности перед пассажиром воздушного судна за свой счет в качестве страхователя путем заключения договора или договоров обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причиненный при воздушной перевозке вред жизни или здоровью пассажира воздушного судна, вред его багажу и находящимся при этом пассажире вещам (далее в настоящей статье - договор обязательного страхования). Перевозчик осуществляет перевозку пассажира воздушного судна при наличии договора обязательного страхования.

Объектом обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика является имущественный интерес, связанный с обязанностью перевозчика возместить причиненный при воздушной перевозке вред жизни или здоровью пассажира воздушного судна, вред его багажу и находящимся при этом пассажире вещам.

Страховым случаем является наступление гражданской ответственности перевозчика за причиненный при воздушной перевозке вред жизни или здоровью пассажира воздушного судна, вред его багажу и находящимся при этом пассажире вещам, которое в соответствии с договором обязательного страхования влечет за собой обязанность страховщика осуществить страховую выплату.

При выполнении внутренних воздушных перевозок устанавливается размер страховой суммы, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) обязуется возместить пассажиру воздушного судна причиненный вред, в отношении:

1) ответственности за вред, причиненный жизни пассажира воздушного судна, - не менее чем два миллиона двадцать пять тысяч рублей на каждого пассажира воздушного судна;

2) ответственности за вред, причиненный здоровью пассажира воздушного судна, - не менее чем два миллиона рублей на каждого пассажира воздушного судна;

3) ответственности за вред, причиненный багажу пассажира воздушного судна, - не менее чем шестьсот рублей за каждый килограмм веса багажа;

4) ответственности за вред, причиненный вещам, находящимся при пассажире воздушного судна, - не менее чем одиннадцать тысяч рублей на каждого пассажира воздушного судна.

Срок договора обязательного страхования не может быть менее чем один год.

Порядок реализации определенных настоящим Кодексом и другими федеральными законами прав и обязанностей сторон по договору обязательного страхования устанавливается типовыми правилами обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна, утвержденными Правительством Российской Федерации.

Страховые тарифы по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна устанавливаются страховщиком в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации и Законом Российской Федерации от 27 ноября 1992 года N 4015-1 "Об организации страхового дела в Российской Федерации".

Страховая премия по договору обязательного страхования определяется в соответствии с типовыми правилами обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна на основании установленных страховщиком страховых тарифов. Порядок уплаты страховой премии определяется договором обязательного страхования. Договором обязательного страхования может предусматриваться право перевозчика уплачивать страховую премию в рассрочку путем внесения страховых взносов. Если страховой случай наступил до уплаты очередного страхового взноса, внесение которого просрочено, страховщик не вправе отказывать на этом основании в осуществлении страховой выплаты по договору обязательного страхования и не вправе засчитывать сумму просроченного страхового взноса при определении ее размера[[54]](#footnote-54).

Если договором обязательного страхования не предусмотрен более высокий размер возмещения вреда, размеры страховых выплат по договору обязательного страхования при выполнении внутренних воздушных перевозок в отношении одного пассажира воздушного судна составляют:

1) два миллиона рублей плюс необходимые расходы на погребение, составляющие не более чем двадцать пять тысяч рублей, - при причинении вреда жизни;

2) размер причиненного вреда, но не более чем два миллиона рублей - при причинении вреда здоровью;

3) размер причиненного вреда, но не более чем шестьсот рублей за каждый килограмм веса багажа - при причинении вреда багажу;

4) размер причиненного вреда, но не более чем одиннадцать тысяч рублей - при причинении вреда вещам, находящимся при пассажире.

В случае причинения вреда жизни пассажира воздушного судна выгодоприобретателями по договору обязательного страхования являются граждане, имеющие право на возмещение вреда в случае смерти кормильца в соответствии с гражданским законодательством, при отсутствии таких граждан - родители, супруг, дети умершего пассажира воздушного судна, а в случае смерти пассажира воздушного судна, не имевшего самостоятельного дохода, - граждане, у которых он находился на иждивении, в отношении возмещения необходимых расходов на погребение умершего пассажира воздушного судна - лицо, понесшее такие расходы.

Страховая выплата в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни пассажира воздушного судна (за исключением компенсации необходимых расходов на погребение), распределяется между выгодоприобретателями пропорционально их количеству.

При выполнении международных воздушных перевозок размеры страховой суммы и страховых выплат не должны быть менее размеров, установленных в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

При наступлении страхового случая пассажир воздушного судна или выгодоприобретатель вправе предъявить непосредственно страховщику требование о возмещении причиненного вреда. Страховая выплата осуществляется страховщиком в течение тридцати дней со дня представления необходимых документов. Перечень таких документов определяется типовыми правилами обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна в зависимости от вида причиненного вреда. Пассажир воздушного судна или выгодоприобретатель в соответствии с законодательством Российской Федерации в области персональных данных обязан сообщить страховщику определенные указанными типовыми правилами обязательного страхования и необходимые для осуществления страховой выплаты свои персональные данные.

До полного определения размера подлежащего возмещению вреда страховщик по заявлению пассажира воздушного судна или выгодоприобретателя вправе осуществить часть страховой выплаты, соответствующую фактически определенной части причиненного вреда.

Страховая выплата в соответствии с договором обязательного страхования осуществляется независимо от выплат, причитающихся по другим видам страхования.

Контроль за исполнением перевозчиком установленной настоящей статьей обязанности по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна осуществляется федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области лицензирования деятельности по перевозке воздушным транспортом пассажиров.

## 2.5 Преступления на воздушном транспорте

В УК преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта посвящена самостоятельная глава. Их видовым объектом являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность функционирования различных видов транспорта.

В уголовном праве существует общее требование, согласно которому преступления, объединенные в одну главу, должны составлять в совокупности единую систему, что в гл. 27 УК соблюдено не в полной мере.

Так, в специальной литературе отмечалось, что к транспортным преступлениям не следовало относить деяния, предусмотренные ст. 270 и 271 УК (неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие и нарушение правил международных полетов). Первое из них представляет собой частный случай оставления в опасности, а второе скорее посягает на порядок управления[[55]](#footnote-55).

В гл. 27 ст. 263 УК РФ[[56]](#footnote-56) нарушение правил эксплуатации воздушного транспорта лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, - наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, - наказывается лишением свободы на срок до пяти лет.

Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, - наказывается лишением свободы на срок до семи лет.

Непосредственным объектом преступления являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации воздушного транспорта.

В ст. 271 УК РФ представлено нарушение правил международных полетов[[57]](#footnote-57).

Несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета или иное нарушение правил международных полетов - наказываются штрафом в размере до двухсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до восемнадцати месяцев, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Непосредственным объектом являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения воздушного транспорта при осуществлении международных полетов.

Объективная сторона преступления заключается в действии или бездействии, выражающемся в нарушении правил международных полетов. Согласно п. 1 ст. 79 Воздушного кодекса РФ[[58]](#footnote-58) под международным понимается полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства. Международные полеты в воздушном пространстве России выполняются в соответствии с законодательством РФ, общепринятыми принципами и нормами международного права и международными договорами РФ.

Диспозиция нормы, предусмотренной ст. 271 УК, является бланкетной, поэтому для вывода о наличии в деянии лица признаков состава преступления необходимо обратиться к нормативным актам, устанавливающим правила международных полетов, в частности к положениям Закона РФ "О Государственной границе РФ[[59]](#footnote-59)", Воздушного кодекса РФ, других нормативных актов и международных соглашений.

Международный полет осуществляется по официальному разрешению, выдаваемому экипажу воздушного судна. В разрешении указывается маршрут и высота полета, воздушные коридоры, места пересечения государственной границы, места посадки и т.п.[[60]](#footnote-60)

Правила международных полетов распространяются на различные воздушные суда, осуществляющие полет в воздушном пространстве более чем одного государства: самолеты, вертолеты, дирижабли.

Деяние (действие или бездействие) выражается в несоблюдении положений, указанных в разрешении. В статье 271 УК говорится о несоблюдении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета или об иных нарушениях правил международных полетов. Иные нарушения могут заключаться во влете в запретные для полета районы, невключении опознавательных сигналов и т.п.

Состав преступления является формальным; рассматриваемое преступление окончено в момент нарушения правил международных полетов. Если причинены последствия, предусмотренные ст. 263 УК, то при наличии других признаков, указанных в этой статье, ответственность наступает по совокупности преступлений как нарушение правил международных полетов и правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

Субъективная сторона преступления характеризуется прямым умыслом.

Субъект преступления специальный — члены экипажа воздушного судна, ответственные за соблюдение правил международных полетов.

Также на воздушном транспорте преобладают преступления против общественной безопасности и общественного порядка.

Нормы гл. 24 УК предусматривают ответственность за посягательство на общественную безопасность и общественный порядок.

К такому виду безопасности среди других относится и безопасность функционирования транспорта.

Преступления данной группы направлены на дестабилизацию нормальной жизни человеческого общества, посягают на его безопасные условия существования, его материальные и духовные ценности, основы безопасности личности, общества и государства, причиняют или могут причинить значительный физический, материальный, моральный и иной вред.

Высокая общественная опасность заключается также и в том, что значительная часть этих преступлений относится к преступлениям международного характера (террористический акт, захват заложника, угон воздушного судна, пиратство и др.).

Ст. 205 УК РФ Террористический акт:

Совершение взрыва, поджога или иных действий, устрашающих население и создающих опасность гибели человека, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных тяжких последствий, в целях воздействия на принятие решения органами власти или международными организациями, а также угроза совершения указанных действий в тех же целях - наказываются лишением свободы на срок от восьми до двенадцати лет.

Те же деяния:

а) совершенные группой лиц по предварительному сговору или организованной группой;

б) повлекшие по неосторожности смерть человека;

в) повлекшие причинение значительного имущественного ущерба либо наступление иных тяжких последствий, - наказываются лишением свободы на срок от десяти до двадцати лет.

Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, если они:

а) сопряжены с посягательством на объекты использования атомной энергии либо с использованием ядерных материалов, радиоактивных веществ или источников радиоактивного излучения либо ядовитых, отравляющих, токсичных, опасных химических или биологических веществ;

б) повлекли умышленное причинение смерти человеку, - наказываются лишением свободы на срок от пятнадцати до двадцати лет или пожизненным лишением свободы.

Примечание. Лицо, участвовавшее в подготовке террористического акта, освобождается от уголовной ответственности, если оно своевременным предупреждением органов власти или иным способом способствовало предотвращению осуществления террористического акта и если в действиях этого лица не содержится иного состава преступления.

В Концепции национальной безопасности России терроризм назван среди иных внешних и внутренних угроз национальной безопасности России, так как из национальной проблемы он вырос в транснациональную и угрожает стабильности в мире. Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ "О противодействии терроризму"[[61]](#footnote-61) устанавливает основные действия по пресечению террористических актов в воздушной среде (ст. 7).

Вооруженные Силы Российской Федерации применяют оружие и боевую технику в порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации, в целях устранения угрозы террористического акта в воздушной среде или в целях пресечения такого террористического акта.

В случае, если воздушное судно не реагирует на радиокоманды наземных пунктов управления прекратить нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации и (или) на радиокоманды и визуальные сигналы поднятых на его перехват летательных аппаратов Вооруженных Сил РФ либо отказывается подчиниться радиокомандам и визуальным сигналам без объяснения причин, Вооруженные Силы РФ применяют оружие и боевую технику для пресечения полета указанного воздушного судна путем принуждения его к посадке. Если воздушное судно не подчиняется требованиям о посадке и существует реальная опасность гибели людей либо наступления экологической катастрофы, оружие и боевая техника применяются для пресечения полета указанного воздушного судна путем его уничтожения.

В случае, если имеется достоверная информация о возможном использовании воздушного судна для совершения террористического акта или о захвате воздушного судна и при этом были исчерпаны все обусловленные сложившимися обстоятельствами меры, необходимые для его посадки, и существует реальная опасность гибели людей либо наступления экологической катастрофы, Вооруженные Силы РФ применяют оружие и боевую технику для пресечения полета указанного воздушного судна путем его уничтожения.

Статья 211 УК РФ[[62]](#footnote-62) угон судна воздушного транспорта, захват такого судна в целях угона - наказываются лишением свободы на срок от четырех до восьми лет.

Те же деяния, совершенные:

* группой лиц по предварительному сговору;
* с применением насилия, опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия
* с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия, - наказываются лишением свободы на срок от семи до двенадцати лет.

Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, если они совершены организованной группой либо повлекли по неосторожности смерть человека или иные тяжкие последствия, - наказываются лишением свободы на срок от восьми до пятнадцати лет.

Опасность данного преступления в том, что ставятся под угрозу жизнь и здоровье граждан, в первую очередь пассажиров и экипажа воздушного судна, а также сохранность указанных судна, транспорта, состава или груза.

Поэтому дополнительным объектом преступления могут выступать жизнь, здоровье, отношения собственности, коммерческие интересы владельцев груза, транспорта.

Предметом преступления являются воздушные суда.

Судами воздушного транспорта являются летательные устройства, приводимые в движение двигателями — самолет, вертолет, дирижабль, мотодельтаплан и др., а также воздухоплавательные аппараты — планер, воздушный шар и др., предназначенные для перемещения по воздуху людей, грузов, проведения научных исследований, спортивных мероприятий и т.д.

Согласно Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.) угон воздушного судна является одной из наиболее опасных форм международного терроризма.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В дипломной работе на тему: "Виды правонарушений на воздушном транспорте" были изучены следующие вопросы:

* правовое регулирование воздушного транспорте и его значение в обеспечении безопасности полетов, а также показано современное состояние воздушного транспорта Российской Федерации.
* правонарушения на воздушном транспорте;
* виды правонарушений на воздушном транспорте (дисциплинарный проступок, административный, гражданско-правовой и уголовные преступления).

При написании дипломной работы были использованы нормативно-правовые акты, комментарии, учебная литература и научные статьи.

На основании изложенного материала в дипломной работе на тему: "Виды правонарушений на воздушном транспорте", можно сделать следующие выводы:

Процесс преодоления правонарушений связан с комплексным решением ряда экономических, политических, социальных, межнациональных, межконфессиональных проблем и задач, стоящих перед обществом, по улучшению материального благосостояния народа, устранению социального неравенства, правовому воспитанию, обеспечению законности и правопорядка.

В сфере воздушного транспорта остро стоит вопрос технического перевооружения воздушного транспорта, перехода на новые типы отечественных самолетов (Ил-96-300, Ту-204, Ил-114, Ан-70), имеющие лучшие летные и эксплуатационные характеристики.

Рассуждая о вопросах безопасности полетов, следует исходить в первую очередь из того бесспорного вывода, что более 60% происходящих в последнее время аварий и авиакатастроф прямо или косвенно связаны с несовершенством нормативной базы. Надо полагать, что именно с учетом этих исходных данных и должны устанавливаться приоритеты новых подходов по повышению безопасности полетов.

Что касается нормативной базы, то наведение элементарного порядка в ней следует начинать, конечно же, с законодательных актов (тем более что документов этого уровня совсем немного). К сожалению, даже поверхностное изучение основ транспортного законодательства позволяет сделать вывод, что на сегодняшний день законодатели не выработали единого подхода к вопросам обеспечения безопасности использования транспортных средств различных видов.

Следует отметить, что принятие предлагаемого проекта в том виде, как есть, едва ли окажет хоть какое-то воздействие на состояние аварийности на авиатранспорте, так как более чем в 20 его статьях содержатся преимущественно ни к чему не обязывающие декларации. По нашему мнению, главным содержанием закона, направленного на регулирование такой сложной сферы, как безопасность полетов, должно быть четкое разграничение ответственности участников правоотношений по использованию воздушных судов, а также указание на субъекты такой ответственности.

Изучение действующей нормативной базы позволяет сделать вывод, что ни в Воздушном кодексе РФ, ни в иных документах, таких, например, как Уголовный кодекс и Кодекс РФ об административных правонарушениях, не просматривается системного подхода к правовому регулированию сферы использования воздушного транспорта. В то же время нет сомнений, что регулирование вопросов использования воздушных судов должно осуществляться на основе специального законодательства.

Именно существующая сложность системы организации, управления и обеспечения полетов, многообразие факторов влияния на работу экипажа ВС существенно затрудняют понимание причин и причинно-следственных связей, обусловивших факт наступления авиапроисшествия. Чтобы "распутать" взаимодействие условий и факторов и определить не очевидные, т.е. лежащие на поверхности, а истинные причины происшедшего, требуются высококвалифицированные специалисты, значительные материальные затраты и длительное время.

Безопасность полетов в значительной мере обусловлена качеством созданного воздушного судна, под которым подразумевается определенный уровень безопасности его использования с сохранением необходимых технических характеристик в течение всего периода эксплуатации. Основы качества воздушного судна закладываются на этапе его проектирования и в ходе последующих испытаний созданного экспериментального образца.

Конкретные обязанности разработчиков по поддержанию летной годности воздушного судна следуют из подзаконных нормативных актов, таких как ГОСТ В15.305-85 "Авторский надзор в процессе производства изделий авиатехники" и ГОСТ В15.704-83 "Авторский надзор в процессе эксплуатации изделий авиатехники". В настоящее время эти принятые более 20 лет назад подзаконные акты основательно устарели, но при этом продолжают оставаться действующими. Однако сегодня нет уверенности, что правовые нормы, устанавливающие обязанности разработчиков по сопровождению в эксплуатации созданных ими ВС будут переработаны в свете современных требований и станут обязательными для исполнения.

Практика последних 20 лет показывает, что действующее в настоящее время правовое регулирование вопросов дисциплины труда в области единой системы организации воздушного движения (ЕС ОрВД) является эффективным и достаточным.

В период последних 10 лет остро стоит вопрос о нехватке персонала по управлению воздушным движением. Разработаны и приняты различные программы по привлечению специалистов на данную работу.

Региональный уровень государственной системы профилактики правонарушений начал формироваться в России с того времени и стала проводиться работа по созданию в стране государственной системы профилактики правонарушений.

Разработанная МВД России базовая модель государственной системы профилактики правонарушений включает 4 уровня - в субъектах РФ, в городах с районным делением, в городах без районного деления, в муниципальных поселениях.

Одной из главных целей государственной системы профилактики правонарушений является консолидация усилий органов государственной власти, правоохранительных органов, муниципальных образований, хозяйствующих субъектов, общественных объединений и населения в борьбе с преступностью, в том числе терроризмом, экстремизмом и иными противоправными явлениями.

Основными направлениями системы профилактики правонарушений являются: предупреждение преступлений общекриминальной направленности, административных правонарушений, активизация борьбы с алкоголизмом, наркоманией, детской беспризорностью, незаконной миграцией, экстремизмом и терроризмом, ресоциализация лиц, освободившихся из мест лишения свободы, обеспечение безопасности дорожного движения.

Формирование государственной системы профилактики правонарушений ведется по следующим направлениям:

1. Издание федеральных законов, касающихся реализации профилактических функций государства и выступающих базовыми по отношению к региональным программам предупреждения правонарушений.

2. Совершенствование регионального законодательства, закрепляющего основы региональных программ предупреждения правонарушений.

3. Разработка и реализация федеральных и региональных программ по минимизации и устранению причин и условий криминализации общества.

4. Поиск оптимальных форм привлечения всех государственных и общественных институтов, религиозных конфессий, коммерческих организаций к профилактике правонарушений.

В качестве одного из ключевых моментов формирования региональных программ предупреждения правонарушений является введение освобожденных должностей заместителей глав администраций по профилактике правонарушений на всех уровнях (администраций субъектов Российской Федерации, городов с районным делением, городов без районного деления и муниципальных образований в сельской местности).

Для координации деятельности всех субъектов профилактики признано необходимым создание в регионах межведомственных комиссий по профилактике правонарушений.

Для последовательного формирования государственной системы профилактики правонарушений большое значение имеют усилия всех субъектов профилактики по разработке, принятию и последующей реализации региональных комплексных программ по профилактике правонарушений и усилению борьбы с преступностью[[63]](#footnote-63).

# СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

I. Законы и иные нормативные акты

1. Конституция Российской Федерации. [Принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.; с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ, от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ] // Российская газета. – 2009. - № 7.
2. Конвенция о международной гражданской авиации" [рус., англ.] [Заключена в г. Чикаго 07.12.1944 : по состоянию на 01 января 2000 г.]. – Документ опубликован не был. – СПС Консультант Плюс.
3. Федеральный закон "О транспортной безопасности". [Федеральный закон от 9 февраля 2007 № 16-ФЗ : принят ГД ФС РФ 19.01.2007 по состоянию на 23 июля 2008 г.] // Российская газета. – 2007. - № 31.
4. Федеральный закон "О противодействии терроризму". [Федеральный закон от 6 марта 2006 № 35-ФЗ : принят ГД ФС РФ 26.02.2006 : по состоянию на 30 декабря 2008 г.] // Российская газета. – 2008.
5. Федеральный закон "О пожарной безопасности". [Федеральный закон от 21 декабря 1994 : принят ГД ФС РФ 18.11.1994 : по состоянию на 22 июля 2008] // Российская газета. – 1995. - № 3.
6. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая. [Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ : принят Гос. Думой ФС РФ 22 декабря 1995 г.: по состоянию на 9 апреля 2009 г.] // Собрание законодательства РФ. - 2009.
7. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая. [Федеральный закон от 30.11.1994 N 51-ФЗ принят ГД ФС РФ 21.10.1994: по состоянию на 8 декабря 2008] // Российская газета. – 2008.
8. Воздушный кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ : принят Гос. Думой ФС РФ 19.02.1997 г. : по состоянию на от 30.12.2008 г.] // Российская газета. – 2008.
9. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. [Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ : принят ГД ФС РФ 20 декабря 2001 г. : по состоянию на 09 апреля 2009 г.] // Российская газета. – 2001. - № 256.
10. Трудовой кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ : принят ГД ФС РФ 21 декабря 2001 г. : по состоянию на 30 декабря 2008 г.] // Российская газета. – 2008.
11. Уголовный кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 13 июня 1996 № 63-ФЗ : принят ГД ФС РФ 24 мая 1996 : по состоянию на 13 мая 2008, с изм. от 27.05.2008] // Российская газета. – 2008.
12. Постановление Правительства РФ от 22.09.1999 N 1084 "Об утверждении федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации". [По состоянию на 14 декабря 2006] // Собрание законодательства РФ. – 2006.
13. Постановление Правительства РФ от 19.01.2008 N 16 "Об утверждении перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств" // Российская газета. – 2008. - № 16.
14. Постановление Правительства РФ от 23.06.2007 N 397"О лицензировании перевозок воздушным транспортом пассажиров и перевозок воздушным транспортом грузов, а также о совершенствовании государственного регулирования деятельности перевозчиков в сфере воздушных перевозок (за исключением перевозок, осуществляемых воздушными судами государственной авиации, экспериментальной авиации, гражданской авиации, в том числе авиации общего назначения, без взимания платы)". [По состоянию на 27 июня 2008 г.] // Собрание законодательства РФ. – 2008.
15. Постановление Правительства РФ от 01.09.2008 N 652 "Об утверждении федеральной целевой программы "Модернизация единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009-2015 годы)" // Собрание законодательства РФ. – 2008. - № 37.- ст. 4209.
16. Постановление Правительства РФ от 02.12.1999 N 1329 "Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации". [По состоянию на 30 января 2008] // Собрание законодательства РФ. –2008.
17. Постановление Правительства РФ от 18.06.1998 N 609 "Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации". [По состоянию на 19 ноября 2008] // Собрание законодательства РФ. – 2008.
18. Распоряжение Правительства РФ от 06.05.2008 N 641-р "Об утверждении государственной программы обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации" // Собрание законодательства РФ. – 2008. – 20. – ст.2373.
19. Приказ Минтранса РФ от 28.06.2007 N 82 "Об утверждении федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей"/ [Зарегистрировано в Минюсте РФ 27.09.2007 № 10186 : по состоянию на 8 октября 2008] // Российская газета. – 2008.
20. Приказ Минтранса РФ от 04.02.2003 N 11 "Об утверждении федеральных авиационных правил "Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации. Процедуры сертификации". [Зарегистрировано в Минюсте РФ 24.03.2003 N 4314 : по состоянию на 12 февраля 2009] // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 2009.
21. Приказ Минтранса РФ от 18.04.2005 N 31 "Об утверждении федеральных авиационных правил "Объекты единой системы организации воздушного движения" [Зарегистрировано в Минюсте РФ 06.05.2005 N 6585] // Российская газета. – 2005. - № 125.
22. Приказ Министра обороны РФ N 136, Минтранса РФ N 42, Росавиакосмоса N 51 от 31.03.2002 "Об утверждении федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации". [Зарегистрировано в Минюсте РФ 24.07.2002 N 3615] // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 2002. - № 41.
23. Областной закон "Об административных правонарушениях". [Областной закон от 25 октября 2002 № 273-ЗС : принят ЗС РО 08.10.2002 : по состоянию на 12 ноября 2008] // Наше время. – 2002. № 214-215.

II. Литература

1. Абдулаев М.И. Теория государства и права: Учебник для высших учебных заведений. – М.: Финансовый контроль, 2004 – 410 с.
2. Бордунов В. Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. — М.: НОУ ВКШ "Авиабизнес"; изд-во "Научная книга", 2007. – 464с.
3. Гражданское право: Учебник. В 2-х т. / Под ред. доктора юридических наук, профессора О.Н. Садикова. – М.: Юридическая фирма "КОНТРАКТ": "ИНФРА-М", 2006.т Т.2. – 608с.
4. Дудышкин Б.Н. Правовое регулирование служебного расследования транспортных происшествий. / Учебное пособие, 2-е издание, доп. и перераб. – Москва, 2001.
5. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: ЗАО Юстицинформ, 2007. – 552с.
6. Жулев В.И. Транспортные преступления. – М.: Спарк, 2001. – 190с.
7. Клепцова Л.Н., Михайлов В.В., Клепцов А.А. Транспортное право. Учебное пособие. – Кемерово: КузГТУ, 2006. – 196с.
8. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях / Степаненко Ю.В. // Административные правонарушения на транспорте. – 2006.
9. Трофимов С. Правовое регулирование воздушного транспорта // Транспортное право. -2000. - № 2. - С. 30 – 32
10. Трофимов С. О некоторых приоритетах законодательного регулирования вопросов безопасности полетов // Транспортное право. – 2007. - № 4.
11. Тархов С.А. Транспорт и связь / С.А. Тархов. – М.: Просвещение, 2004.
12. Трунцевский Ю.В., Шугаев А.А., Жаданов А.В. Основные направления профилактической работы по реализации региональных программ предупреждения правонарушений // Административное право и процесс. – 2008. – № 4.
13. Щербаков В.А., Костяева Е.В. Страхование: учебное пособие. – М.: КНОРУС, 2007. – 312с.
14. Уголовное право. Особенная часть: Учебник. Издание второе исправленное и дополненное / Под ред. доктора юридических наук, проф. Л.В. Иногамовой-Хегай, доктора юридических наук, проф. А.И. Рарога, доктора юридических наук, проф. А.И. Чучаева. — М.: Юридическая фирма "КОНТРАКТ": ИНФРА-М, 2008. — 800с.

III. Интернет-ресурсы

1. Министерство транспорта РФ www.mintrans.ru.
2. Федеральное агентство воздушного транспорта www.favt.ru.
3. Лента новостей "РИА Новости" www.rian.ru.
4. Авиакомпания "Аэрофлот" www.aeroflot.ru.
5. Официальный сайт авиакомпании "Аэрофлот "Дон" www.aeroflot-don.ru.

# ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Число происшествий и численность пострадавших в происшествиях на воздушном транспорте

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Транспорт | 1994 | 1995 | 2000 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|  | Число происшествий | | | | | | | | |
| Воздушный | 59 | 54 | 17 | 21 | 9 | 17 | 12 | 12 | 23 |
|  | Погибло, человек | | | | | | | | |
| Воздушный | 310 | 175 | 20 | 131 | 29 | 50 | 56 | 313 | 41 |
|  | Ранено, человек | | | | | | | | |
| Воздушный | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (Часть вторая). [Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ : принят Гос. Думой ФС РФ 22 декабря 1995 г.: по состоянию на 9 апреля 2009 г.] // Собрание законодательства РФ. –2009. [↑](#footnote-ref-1)
2. Конституция Российской Федерации. [Принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.; с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ, от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ] // Российская газета. – 2009 - № 7. [↑](#footnote-ref-2)
3. Воздушный кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ : принят Гос. Думой ФС РФ 19.02.1997 г. : по состоянию на от 30.12.2008 г.] // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-3)
4. Постановление Правительства РФ от 23.06.2007 N 397"О лицензировании перевозок воздушным транспортом пассажиров и перевозок воздушным транспортом грузов, а также о совершенствовании государственного регулирования деятельности перевозчиков в сфере воздушных перевозок (за исключением перевозок, осуществляемых воздушными судами государственной авиации, экспериментальной авиации, гражданской авиации, в том числе авиации общего назначения, без взимания платы)". [По состоянию на 27 июня 2008 г.] // Собрание законодательства РФ. – 2008. [↑](#footnote-ref-4)
5. Постановление Правительства РФ от 22.09.1999 N 1084 (ред. от 14.12.2006) "Об утверждении федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации" // "Собрание законодательства РФ. – 2006. [↑](#footnote-ref-5)
6. Постановление Правительства РФ от 02.12.1999 N 1329 (ред. от 30.01.2008) "Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации" // Собрание законодательства РФ. – 2008.

   Постановление Правительства РФ от 18.06.1998 N 609 (ред. от 19.11.2008) "Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации" // Собрание законодательства РФ. – 2008. [↑](#footnote-ref-6)
7. Воздушный кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ : принят Гос. Думой ФС РФ 19.02.1997 г. : по состоянию на от 30.12.2008 г.] // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-7)
8. Воздушный кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ : принят Гос. Думой ФС РФ 19.02.1997 г. : по состоянию на от 30.12.2008 г.] // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-8)
9. Там же. [↑](#footnote-ref-9)
10. Там же. [↑](#footnote-ref-10)
11. Конвенция о международной гражданской авиации" [рус., англ.] [Заключена в г. Чикаго 07.12.1944 : по состоянию на 01 января 2000 г.]. – Документ опубликован не был. - СПС Консультант Плюс. [↑](#footnote-ref-11)
12. Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ "О транспортной безопасности". [Принят ГД ФС РФ 19.01.2007 по состоянию на 23 июля 2008 г.] // Российская газета. – 2007. - № 31. [↑](#footnote-ref-12)
13. Воздушный кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ : принят Гос. Думой ФС РФ 19.02.1997 г. : по состоянию на от 30.12.2008 г.] // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-13)
14. Там же. [↑](#footnote-ref-14)
15. Закон РФ от 18.04.1991 N 1026-1 "О милиции". [по состоянию на 26 января 2008 г.]. // Ведомости СНД и ВС РСФСР.- 199. № 16. – ст. 503. // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-15)
16. Воздушный кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ : принят Гос. Думой ФС РФ 19.02.1997 г. : по состоянию на от 30.12.2008 г.] // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-16)
17. Закон РФ от 18.04.1991 N 1026-1 "О милиции". [По состоянию на 26 января 2008 г.]. // Ведомости СНД и ВС РСФСР.- 199. № 16. – ст. 503 // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-17)
18. Воздушный кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ : принят Гос. Думой ФС РФ 19.02.1997 г. : по состоянию на от 30.12.2008 г.]. // Российская газета. – 1997. - № 59-60; 2008. [↑](#footnote-ref-18)
19. Трофимов С. О некоторых приоритетах законодательного регулирования вопросов безопасности полетов // Транспортное право. – 2007. - № 4. [↑](#footnote-ref-19)
20. Трофимов С. О некоторых приоритетах законодательного регулирования вопросов безопасности полетов // Транспортное право. – 2007. - № 4. [↑](#footnote-ref-20)
21. Трофимов С. О некоторых приоритетах законодательного регулирования вопросов безопасности полетов // Транспортное право. – 2007. - № 4. [↑](#footnote-ref-21)
22. Трофимов С. О некоторых приоритетах законодательного регулирования вопросов безопасности полетов // Транспортное право. – 2007. - № 4. [↑](#footnote-ref-22)
23. Трофимов С. О некоторых приоритетах законодательного регулирования вопросов безопасности полетов // Транспортное право. – 2007. - № 4. [↑](#footnote-ref-23)
24. Трофимов С. О некоторых приоритетах законодательного регулирования вопросов безопасности полетов // Транспортное право. – 2007. - № 4. [↑](#footnote-ref-24)
25. Федерального агентства воздушного транспорта РФ www.favt.ru [↑](#footnote-ref-25)
26. Федеральное агентство воздушного транспорта www.favt.ru. / Доклад руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Г.К.Курзенкова на расширенном заседании коллегии Росавиации 5 марта 2009 г. по итогам работы за 2008 год и планам на 2009 год [↑](#footnote-ref-26)
27. Федеральное агентство воздушного транспорта www.favt.ru. / Доклад руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Г.К.Курзенкова на расширенном заседании коллегии Росавиации 5 марта 2009 г. по итогам работы за 2008 год и планам на 2009 год. [↑](#footnote-ref-27)
28. Федеральная служба государственной статистики www.gks.ru [↑](#footnote-ref-28)
29. Абдулаев М.И.Теория государства и права: Учебник для высших учебных заведений. – М.: Финансовый контроль, 2004 – 410 с. [↑](#footnote-ref-29)
30. Кодекса РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ [Текст] : [принят Гос. Думой ФС РФ 20.12.2001 г по состоянию на 0902.2009]. [↑](#footnote-ref-30)
31. Трудовой кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ : принят ГД ФС РФ 21 декабря 2001 г. : по состоянию на 30 декабря 2008 г.] // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-31)
32. Трудовой кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ : принят ГД ФС РФ 21 декабря 2001 г. : по состоянию на 30 декабря 2008 г.] // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-32)
33. Там же. [↑](#footnote-ref-33)
34. Постановление Правительства РФ от 19.01.2008 N 16 "Об утверждении перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств". // Российская газета. – 2008. - № 16.. [↑](#footnote-ref-34)
35. Воздушный кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ : принят Гос. Думой ФС РФ 19.02.1997 г. : по состоянию на от 30.12.2008 г.] // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-35)
36. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. [Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ : принят ГД ФС РФ 20 декабря 2001 г. : по состоянию на 09 апреля 2009 г.] // Российская газета. – 2001. - № 256. [↑](#footnote-ref-36)
37. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. [Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ : принят ГД ФС РФ 20 декабря 2001 г. : по состоянию на 09 апреля 2009 г.] // Российская газета. – 2001. - № 256. [↑](#footnote-ref-37)
38. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. [Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ : принят ГД ФС РФ 20 декабря 2001 г. : по состоянию на 09 апреля 2009 г.] // Российская газета. – 2001. - № 256. [↑](#footnote-ref-38)
39. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях. / Административные правонарушения на транспорте // Степаненко Ю.В. 2006. [↑](#footnote-ref-39)
40. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. [Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ : принят ГД ФС РФ 20 декабря 2001 г. : по состоянию на 09 апреля 2009 г.] // Российская газета. – 2001. - № 256. [↑](#footnote-ref-40)
41. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. [Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ : принят ГД ФС РФ 20 декабря 2001 г. : по состоянию на 09 апреля 2009 г.]. // Российская газета. – 2001. - № 256. [↑](#footnote-ref-41)
42. Воздушный кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ : принят Гос. Думой ФС РФ 19.02.1997 г. : по состоянию на от 30.12.2008 г.]. // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-42)
43. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях. / Административные правонарушения на транспорте // Степаненко Ю.В. 2006. [↑](#footnote-ref-43)
44. Федеральный закон "О пожарной безопасности". [Федеральный закон от 21 декабря 1994 : принят ГД ФС РФ 18.11.1994 : по состоянию на 22 июля 2008] // Российская газета. – 1995. - № 3. [↑](#footnote-ref-44)
45. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. [Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ : принят ГД ФС РФ 20 декабря 2001 г. : по состоянию на 09 апреля 2009 г.] // Российская газета. – 2001. - № 256. [↑](#footnote-ref-45)
46. Лента новостей "РИА Новости" www.rian.ru [↑](#footnote-ref-46)
47. Гражданское право: Учебник. В 2-х т. / Под ред. доктора юридических наук, профессора О.Н. Садикова. – М.: Юридическая фирма "КОНТРАКТ": "ИНФРА-М", 2006.т Т.2. – 608с. [↑](#footnote-ref-47)
48. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая). [Федеральный закон от 30.11.1994 N 51-ФЗ принят ГД ФС РФ 21.10.1994: по состоянию на 8 декабря 2008]. // Российская газета. – 1994. - № 238-239; 2008. [↑](#footnote-ref-48)
49. Гражданское право: Учебник. В 2-х т. / Под ред. доктора юридических наук, профессора О.Н. Садикова. – М.: Юридическая фирма "КОНТРАКТ": "ИНФРА-М", 2006.т Т.2. – 608с. [↑](#footnote-ref-49)
50. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. [Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ : принят ГД ФС РФ 20 декабря 2001 г. : по состоянию на 09 апреля 2009 г.] // Российская газета. – 2001. - № 256. [↑](#footnote-ref-50)
51. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях. / Административные правонарушения на транспорте // Степаненко Ю.В. 2006. [↑](#footnote-ref-51)
52. Воздушный кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ : принят Гос. Думой ФС РФ 19.02.1997 г. : по состоянию на от 30.12.2008 г.]. // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-52)
53. Воздушный кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ : принят Гос. Думой ФС РФ 19.02.1997 г. : по состоянию на от 30.12.2008 г.]. // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-53)
54. Гражданское право: Учебник. В 2-х т. / Под ред. доктора юридических наук, профессора О.Н. Садикова. – М.: Юридическая фирма "КОНТРАКТ": "ИНФРА-М", 2006.т Т.2. – 608с. [↑](#footnote-ref-54)
55. Уголовное право. Особенная часть: Учебник. Издание второе исправленное и дополненное / Под ред. доктора юридических наук, проф. Л.В. Иногамовой-Хегай, доктора юридических наук, проф. А.И. Рарога, доктора юридических наук, проф. А.И. Чучаева. — М.: Юридическая фирма "КОНТРАКТ": ИНФРА-М, 2008. — 800с. [↑](#footnote-ref-55)
56. Уголовный кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 13 июня 1996 № 63-ФЗ : принят ГД ФС РФ 24 мая 1996 : по состоянию на 13 мая 2008, с изм. от 27.05.2008] // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-56)
57. Там же. [↑](#footnote-ref-57)
58. Уголовное право. Особенная часть: Учебник. Издание второе исправленное и дополненное / Под ред. доктора юридических наук, проф. Л.В. Иногамовой-Хегай, доктора юридических наук, проф. А.И. Рарога, доктора юридических наук, проф. А.И. Чучаева. — М.: Юридическая фирма "КОНТРАКТ": ИНФРА-М, 2008. — 800с. [↑](#footnote-ref-58)
59. Закон РФ "О государственной границе Российской Федерации". [Закон от 01 апреля 1993 № 4730-1 : по состоянию на 30 декабря 2008]. // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-59)
60. Бордунов В. Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. — М.: НОУ ВКШ "Авиабизнес"; изд-во "Научная книга", 2007. – 464с. [↑](#footnote-ref-60)
61. Федеральный закон "О противодействии терроризму". [Федеральный закон от 6 марта 2006 № 35-ФЗ : принят ГД ФС РФ 26.02.2006 : по состоянию на 30 декабря 2008 г.]. // Российская газета. – 2008. [↑](#footnote-ref-61)
62. Уголовный кодекс Российской Федерации. [Федеральный закон от 13 июня 1996 № 63-ФЗ : принят ГД ФС РФ 24 мая 1996 : по состоянию на 13 мая 2008, с изм. от 27.05.2008]. // Российская газета. – 1996. - № 113; 2008. [↑](#footnote-ref-62)
63. Трунцевский Ю.В., Шугаев А.А., Жаданов А.В. Основные направления профилактической работы по реализации региональных программ предупреждения правонарушений // Административное право и процесс. – 2008. – № 4. [↑](#footnote-ref-63)