

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/magisterskaya-rabota/46470>

Тип работы: Магистерская работа

Предмет: Административное право

Введение 3

1. Государственное регулирование, сертификационные требования, основы контроля и надзора в области гражданской авиации 6

1.1. Государственное регулирование гражданской авиации 6

1.2. Сертификационные требования, предъявляемые к гражданской авиации 18

1.3. Правовое регулирование контроля и надзора в гражданской авиации 28

2. Актуальные вопросы контроля и надзора в области гражданской авиации 38

2.1. Прокурорский надзор в гражданской авиации 38

2.2. Контроль за соблюдением антимонопольного законодательства и тарифами гражданской авиации 46

2.3. Контроль за безопасностью гражданской авиации 65

Заключение 77

Библиографический список 82

Введение

Система гражданской авиации страны становится в настоящее время необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста Российской Федерации и улучшения качества жизни населения. В последнее время потребности в транспортных услугах только растут.

Актуальность темы работы обусловлена тем, что несмотря на благоприятные тенденции в работе гражданской авиации, она не в полной мере отвечает существующим потребностям и перспективам развития Российской Федерации. В свою очередь государством принимаются необходимые меры к решению существующих проблем при предоставлении услуг в гражданской авиации. Определены органы, осуществляющие функции по контролю и надзору в сфере транспорта. Постановлением Правительства Российской Федерации утверждено Положение о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, согласно которому Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания.

Гражданская авиация в настоящее время является динамично развивающейся отраслью, к которой на взаимовыгодных началах присоединяются различные коммерческие структуры, создающие и адаптирующие свои товары и услуги для нужд пассажиров и авиаперевозчиков. В этом аспекте следует отметить, что максимальный рост конкуренции в этом рыночном сегменте позволит по отдельным транспортным направлениям уравнивать стоимость авиабилетов с действующей стоимостью монопольных железнодорожных перевозок. Подобную задачу призваны решать не только органы государственного управления транспортом, но аналогичные структуры иностранных государств, а также международные организации.

Объектом данной работы являются общественные отношения, возникающие в связи с контролем и надзором в сфере гражданской авиации.

предметом работы являются нормы действующего законодательства, устанавливающие контроль и надзор в области гражданской авиации, практика их применения, а так же научная и учебная литература по теме исследования.

Целью настоящей работы является изучение контроля и надзора в области гражданской авиации.

Задачами работы ставится:

- рассмотреть государственное регулирование гражданской авиации;
- проанализировать сертификационные требования, предъявляемые к гражданской авиации;
- изучить правовое регулирование контроля и надзора в гражданской авиации;

- исследовать прокурорский надзор в гражданской авиации;
- рассмотреть контроль за соблюдением антимонопольного законодательства и тарифами гражданской авиации;
- проанализировать контроль за безопасностью гражданской авиации.

Теоретическую основу данной работы составили труды таких авторов как: Березкин А.М., Варламова А.Н., Городков Ю.А., Крецул Р., Мнишко В.В., Петренко А., Рубцова М.В., Рухлинский В.М., Трофимов С.В. и другие. Эмпирическая основа исследования включает в себя виды источников, выделенных по критериям общности происхождения, содержания и назначения текста.

Нормативно-правовой основой работы являются: Конституция РФ; Воздушный кодекс Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Федеральный закон от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании» и другие.

Методология исследования складывается из общенаучных и специально-научных методов, которые были использованы при проведении исследования в рамках настоящей работы.

Работа состоит из введения, двух глав, заключения и библиографического списка.

1. Государственное регулирование, сертификационные требования, основы контроля и надзора в области гражданской авиации

1.1. Государственное регулирование гражданской авиации

Форму и методы правительственного регулирования деятельности гражданской авиации не могут определить никакие обязательные правила ИКАО или другой международной организации. Тем не менее, имеется основательный опыт по осуществлению единой практики ее регулирования государствами, сложившийся за годы, и государства рассчитывают на такое единообразие как на гарант выполнения международных обязательств.

Процесс национального регулирования деятельности гражданской авиации включает в себя законодательную деятельность и деятельность по надзору и управлению.

Законодательная деятельность заключена в Законе о гражданской авиации или Воздушном кодексе, в котором обеспечивается выполнение международных обязательств государства и обеспечение общего регулирования деятельности.

Подробные технические руководства и нормы разрабатываются и вводятся в действие полномочным органом гражданской авиации государства.

Административный полномочный орган (полномочный орган гражданской авиации) должен быть независимым, обладать всеми полномочиями, действовать от своего собственного имени, а также обладать властью в области, определенной законом. Сфера его полномочий и его решения могут быть пересмотрены только в соответствии со строго определенной административной или судебной процедурой.

Полномочный орган гражданской авиации должен обладать полной независимостью при осуществлении надзора за безопасностью полетов, лицензировании и сертификации - быть независимым от «политического процесса» или влияния акционеров авиакомпаний и авиапромышленности.

Во многих государствах автономия полномочного органа гражданской авиации понимается как свобода предоставления работы экспертам на условиях, отличных от классификации и шкалы заработной платы других государственных служащих. Это важное условие набора и удержания на службе высококвалифицированных специалистов.

В каждом государстве законодательная, исполнительная и судебная ветви власти играют каждая свою определенную роль в отношении авиации.

Парламент создает общую законодательную базу для функционеров, государственных органов в области прав и обязанностей субъектов, порядка и назначения административного руководства, делегирования полномочий для издания правил и руководств (для Министерства транспорта) или норм (для Главы авиационной администрации).

Глава государства издает указы, имеющие силу закона, ратифицирует международные договоры, назначает руководителей высшего уровня (министров).

Правительство (Кабинет министров) в соответствии с некоторыми Конституциями обладает правом издавать постановления, имеющие силу закона, назначать высших руководителей, координирует работу министерств и ведомств.

Министр транспорта обладает полномочиями по утверждению руководств и правил выполнения Закона о гражданской авиации и решает вопросы, относящиеся к деятельности воздушного транспорта, выработке авиационной политики и т.д.

Некоторые аспекты регулирования гражданской авиации подпадают под юрисдикцию других министров: министра иностранных дел, министра обороны, министра внутренних дел, министра юстиции и т.д.

Полномочный орган гражданской авиации (Авиационная администрация или администрации) является центром правительственного регулирования гражданской авиации. Не существует предписанного или общепринятого образа для национального полномочного органа. Полномочный орган гражданской авиации создается на основании Закона о гражданской авиации.

Полномочный авиационный орган гражданской авиации (в Российской Федерации - Росавиация и Ространснадзор) выполняет перечисленные ниже особые обязанности.

Глава Авиационной администрации выполняет следующие особые обязанности:

- издает и публикует стандарты и процедуры эксплуатации воздушных судов, правила полетов, обучения и лицензирования персонала, ведения поиска и спасательных работ, расследования происшествий и инцидентов с воздушными судами и по другим вопросам, касающимся безопасности полетов, авиационной безопасности, регулярности и организации деятельности гражданской авиации, которые предписаны международными нормами;
- осуществляет постоянный надзор и контроль за тем, чтобы все воздушные суда, имеющие бортовой регистрационный знак (государства), и любые воздушные суда, находящиеся на территории (государства), соответствовали нормам безопасности полетов;
- создает и ведет государственный реестр гражданских воздушных судов и принимает соответствующие административные решения (сертификаты о регистрации воздушного судна);
- выдает или подтверждает сертификаты и контролирует сроки действия летной годности воздушных судов в соответствии с международными нормами;
- выдает или контролирует сроки действия лицензий и других свидетельств летного состава в соответствии с международными нормами;
- выдает сертификат эксплуатанта в соответствии с существующим законом и международными нормами;
- издает и проводит в жизнь правила и процедуры перевозки опасных грузов по воздуху;
- выдает лицензии на деятельность аэропортов и служб воздушного движения в государстве в соответствии с международными нормами;
- координирует во взаимодействии с полицейскими властями национальный план авиационной безопасности и подобные планы в отношении деятельности аэропортов и эксплуатантов в соответствии с международными нормами;
- основываясь на консультациях полномочного органа гражданской авиации, определяет маршруты полета, службы воздушного движения и соответствующих поставщиков услуг в пределах района полетной информации государства в соответствии с Региональным аэронавигационным планом ИКАО;
- выдает подлежащие утверждению со стороны полномочного органа гражданской авиации и министра лицензии на деятельность авиакомпании для внутреннего коммерческого воздушного транспорта и лицензии на деятельность иностранных авиакомпаний для эксплуатантов, имеющих действующий Сертификат эксплуатанта и заплативших соответствующие налоги.

Юридическое обязательство уважать международное право и обязательства по договору должно быть изложено в Конституции государства. Следовательно, международные обязательства должны рассматриваться как неотъемлемая часть права государств.

Основным источником международного воздушного права является Конвенция о Международной гражданской авиации, подписанная 52 государствами в Чикаго 7 декабря 1944 г. В настоящее время во всем мире Конвенция признана источником международного права, и 191 государство является ее участником. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) также является конституционной основой законотворческих процессов, которыми уполномочен заниматься совет ИКАО. Совет обладает полномочиями принимать международные стандарты и рекомендуемую практику (SARPs) в различных областях аэронавигации и деятельности воздушного транспорта, которые являются обязательными для всех государств-членов ИКАО. Конвенция состоит из двух частей. Во второй части Конвенции излагается Конституция ИКАО - международной правительственной организации государств -

участников Конвенции и специализированного органа в рамках системы ООН.

Стандартизация и единообразие требований, практик, процедур и организации являются необходимыми условиями существования всемирной аэронавигации и воздушного транспорта. Чикагская конвенция не допускала того, чтобы эти требования и нормы были включены в саму Конвенцию.

Технические разработки в авиации требуют быстрой и гибкой модернизации стандартов, чтобы они могли соответствовать новым требованиям, а процесс внесения поправок в Конвенцию является слишком медленным и формальным, чтобы отвечать таким требованиям. Поэтому было принято, что техническое регулирование не будет входить в саму Конвенцию, и законотворческие полномочия в этой области будут переданы представительному органу организации. По особому соглашению государств - участников Чикагской конвенции законотворческие функции передаются Совету ИКАО с целью принятия стандартов и рекомендуемой практики.

SARPs, принятые Советом ИКАО, сгруппированы по близким темам в 18 Приложениях к Чикагской конвенции. Приложения содержат следующий материал:

- стандарты и рекомендуемую практику, принятые Советом ИКАО и вступившие в силу;
- добавления, содержащие материал, для удобства сгруппированный отдельно, но являющийся частью SARPs. Важно отметить, что добавления являются неотъемлемой частью регулирующих норм;
- определения терминов, используемых в SARPs, которые не являются самоочевидными в том смысле, что они не имеют общепринятых словарных значений.

Сегодня в дополнение к существующим 18 Приложениям к Чикагской конвенции разрабатывается 19 Приложение к ней по Системе управления безопасностью полетов. Ниже приведен список действующих Приложений.

Некоторые другие многосторонние конвенции по воздушному праву имеют большое значение для государств, и власти должны в первоочередном порядке рассмотреть вопрос о том, присоединяться ли к ним в общих интересах государств. Большинство государств ратифицировало Токийскую конвенцию (1963 г.), Гаагскую конвенцию (1970 г.), Монреальскую конвенцию (1971 г.), новую Монреальскую конвенцию (1999 г.) и Кейптаунскую конвенцию (2001 г.) и внедрило положения этих документов в законы о гражданской авиации или иное законодательство.

Дадим краткую характеристику указанным Конвенциям:

- Конвенция по правонарушениям и определенным другим действиям, совершаемым на борту воздушного судна (Токио, 14 сентября 1963 г.). Это первый правовой акт среди предложенных ИКАО Конвенций по авиационной безопасности, который устанавливает юрисдикцию государства регистрации воздушного судна в отношении правонарушений, относящихся к уголовному законодательству, и других актов, подвергающих риску безопасность воздушного судна или находящихся на нем лиц, или собственность, или подвергающих риску надлежащий порядок и дисциплину на борту.
- Конвенция по пресечению незаконного захвата воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.). Эта Конвенция определяет правонарушение незаконного захвата воздушного судна как международное правонарушение, подлежащее строгим санкциям.
- Конвенция по пресечению незаконных действий против безопасности полетов гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.). Эта Конвенция касается практики в отношении действий, наилучшим образом описываемых как «акты диверсии» против гражданской авиации.
- Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г.). Новая Монреальская конвенция предназначена для изменения и замещения документов Варшавской системы с целью повышения ответственности при международных перевозках по воздуху.
- Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаун, 16 ноября 2001 г.). Устанавливает четкие правила регулирования, учитывая необходимость обеспечения универсального признания и защиты гарантий, касающихся подвижного оборудования, с целью обеспечить широкие и взаимные экономические выгоды для всех заинтересованных сторон.

Представляется важным обратить внимание на одно положение информации от 05.04.2017: «Ратификация Монреальской конвенции позволит привести российское законодательство в сфере воздушных перевозок в соответствие с международными правовыми нормами». Создается впечатление, что совершенствовать ВК РФ все эти годы мешало именно неприсоединение России к Монреальской конвенции. Действительно, российское законодательство, регулирующее воздушные перевозки, прежде всего внутренние, требует пересмотра - в этом можно убедиться даже на примерах, приведенных в настоящей статье, в частности по поводу санкций за просрочку при осуществлении перевозок. Однако этот вопрос юридически никак не зависит от присоединения России к Монреальской конвенции, это отдельная тема и проблема, которая

возникла еще в 1999 г. с принятием ВК РФ и уже более 15 лет практически не решается.

Монреальская конвенция является самоисполнимым международным договором и не требует внесения изменений в ВК РФ и приведения последнего в соответствие с международными правовыми нормами. Она будет действовать в Российской Федерации и должна применяться российскими судами непосредственно, так же как Варшавская конвенция и изменяющий ее Гаагский протокол.

Вызывает разногласие подход Роспотребнадзора, основанный на предположении, что до присоединения к Монреальской конвенции международные перевозки регулировались в России не Варшавской конвенцией, а ВК РФ. Для того чтобы понять, чем опасен такой подход, достаточно обратиться к судебной практике, в которой широкое распространение получила негативная тенденция применения к разрешению споров, связанных с ответственностью иностранного воздушного перевозчика, внутреннего национального права в нарушение обязательств России, взятых на себя по действующим международным договорам, в частности Варшавской конвенции. Эта тенденция замечена В.А. Канашевским: наши «суды фактически применяют положения Монреальской конвенции, хотя договоры международной воздушной перевозки из России за границу и в обратном направлении регулируются Варшавской конвенцией»; «поскольку договор международной воздушной перевозки пассажиров из России за границу и в обратном направлении регулируется Варшавской конвенцией, то обращение к применимому национальному праву по вопросам, урегулированным Варшавской конвенцией, исключено». Однако «обычная логика судебных решений состоит в следующем: поскольку положения договора перевозки (фактически - правила перевозчика) не определяют применимое к договору право, на основании ст. 1211 ГК РФ к договору применяется право перевозчика. Соответственно, если перевозчиком выступает иностранная авиакомпания, то применяется иностранное право. Далее следует вывод о применении к такому договору Монреальской конвенции в качестве такого иностранного права». Такая позиция судов привела к тому, что эта Конвенция задолго до присоединения к ней России стала абсолютно безосновательно, причем с ошибками, применяться российскими судами в случаях причинения ущерба багажу и просрочки перевозки, допущенной зарубежными авиаперевозчиками. Однако на самом деле национальное право (право перевозчика) должно применяться только к вопросам, не урегулированным Варшавской конвенцией.

Заметим, что каждая из Конвенций применяется только при международной перевозке, при которой «место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств-участников, либо на территории одного и того же государства-участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не является государством-участником» (ст. 1 Монреальской конвенции, аналогично см. ст. 1 Варшавской конвенции). Это означает, что при перевозке грузов пункты отправления и назначения должны находиться в двух разных государствах, участвующих в соответствующей Конвенции. Так же происходит и при перевозках пассажиров, если билет выдан только в одну сторону. Если билет предусматривает перевозку туда и обратно, т.е. пункты отправления и назначения совпадают, то обе Конвенции применяются, если эти пункты находятся в стране, участвующей в соответствующей Конвенции. Поэтому Варшавская конвенция сохраняет свое действие на маршрутах, где хотя бы один из пунктов находится в стране, не участвующей в Монреальской конвенции.

О том, какая неразбериха творится в нашей судебной практике по спорам, вытекающим из международных воздушных перевозок, ярко свидетельствует Определение Московского городского суда от 22.10.2010 по делу № 4г/2-8611/10, поддержавшее решение мирового судьи, оставленное без изменения Мещанским районным судом.

Обстоятельства дела таковы. Пассажир заключил с авиакомпанией «Дойче Люфтганза АГ» договор перевозки по маршруту Москва - Мюнхен -

Библиографический список

1. Конвенция о международной гражданской авиации. Заключена в г. Чикаго 07.12.1944 // Документ опубликован не был. СПС КонсультантПлюс.
2. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов. Заключена в г. Токио 14.09.1963 // Сборник международных договоров СССР. Вып. XLIV.- М., 1990. С. 218 - 225.
3. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов. Заключена в г. Гааге 16.12.1970 // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXVII.- М., 1974. С. 292 - 296.
4. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации

- // Заключена в г. Монреале 23.09.1971 // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXIX.- М., 1975. С. 90 – 95.
5. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Заключена в г. Монреале 28.05.1999 // Собрание законодательства РФ. 11 сентября 2017 г. № 37. Ст. 5495.
6. Конституция РФ (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ).
7. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 29.01.1996, № 5, ст. 410.
8. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 24.03.1997, № 12, ст. 1383.
9. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 07.01.2002, № 1 (ч. 1), ст. 1.
10. Федеральный закон от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании» // Собрание законодательства РФ, 30.12.2002, № 52 (ч. 1), ст. 5140.
11. Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» // Собрание законодательства РФ, 21.08.1995, № 34, ст. 3426.
12. Постановление Правительства РФ от 28.11.2011 № 978т «Об утверждении Правил государственного регулирования сборов за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства» // Собрание законодательства РФ, 05.12.2011, № 49 (ч. 5), ст. 7285.
13. Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» // Собрание законодательства РФ, 09.08.2004, № 32, ст. 3345.
14. Постановление Правительства РФ от 22.07.2009 № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах» // Собрание законодательства РФ, 27.07.2009, № 30, ст. 3836.
15. Постановление Правительства РФ от 05.05.2012 № 457 «О лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» // Собрание законодательства РФ, 14.05.2012, № 20, ст. 2555.
16. Постановление Правительства РФ от 04.10.2013 № 880 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности» // Собрание законодательства РФ, 14.10.2013, № 41, ст. 5193.
17. Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 396 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта» // Собрание законодательства РФ, 09.08.2004, № 32, ст. 3343.
18. Постановление Правительства РФ от 19.03.2013 № 236 «О федеральном государственном транспортном надзоре» // Собрание законодательства РФ, 25.03.2013, № 12, ст. 1335.
19. Постановление Правительства РФ от 23.04.2008 № 293 «О государственном регулировании цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей» // Собрание законодательства РФ, 28.04.2008, № 17, ст. 1887.
20. Распоряжение Правительства РФ от 06.05.2008 № 641-р «Об утверждении Государственной программы обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации» // Собрание законодательства РФ, 19.05.2008, № 20, ст. 2373.
21. Приказ Минтранса РФ от 15.03.2007 № 29 «Об оснащении воздушных судов гражданской авиации аварийными радиомаяками системы КОСПАС-САРСАТ» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 20, 14.05.2007.
22. Приказ Минтранса России от 13.08.2015 № 246 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил» // СПС «КонсультантПлюс».
23. Приказ Минтранса России от 25.09.2015 № 286 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 50,

14.12.2015.

24. Приказ Минтранса России от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» // Российская газета, № 225, 10.10.2007.
25. Приказ Минтранса России от 17.07.2012 № 241 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации» // Российская газета, № 186, 15.08.2012.
26. Приказ Минтранса России от 14.02.2012 № 40 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по организации и проведению в установленном порядке обязательной сертификации юридических лиц, осуществляющих медицинское освидетельствование авиационного персонала гражданской авиации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 30, 23.07.2012.
1. Приказ Минтранса России от 16 мая 2003 г. № 132 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации» // «Российская газета», № 116, 18.06.2003.
2. Определение Московского городского суда от 22.10.2010 по делу № 4г/2-8611/10 // СПС «КонсультантПлюс».
3. Постановление ФАС Московского округа от 13.06.2002 № КА-А40/3439-02 // СПС «КонсультантПлюс».
4. Березкин А.М. О некоторых мерах по обеспечению безопасности лиц, находящихся на борту воздушного судна во время полета // Транспортное право. 2013. № 4. С. 11 - 14.
5. Варламова А.Н. Отраслевой аспект в конкурентном праве // Конкурентное право. 2015. № 3. С. 6.
6. Городков Ю.А. Исполнение законов органами, осуществляющими государственное регулирование и контроль в сфере обеспечения безопасности на воздушном транспорте // Законность. 2016. № 11. С. 31.
7. Городков Ю.А. Первым делом самолеты. Безопасность полетов - на особом контроле транспортных прокуроров // Прокурор. 2012. № 1. С. 64 - 69.
8. Деятельность прокуратуры по ее обеспечению: Науч. доклад / Под общ. ред. О.С. Капинус. М.: Акад. Ген. прокуратуры Рос. Федерации, 2015. С. 246.
9. Канашевский В.А. Определение применимого права к договору международной воздушной перевозки пассажиров в российской судебной практике // Журнал российского права. 2015. № 10. С. 99 - 110.
10. Крецул Р. Гражданская авиация осталась в СССР // Известия. 2016. 23 нояб.
11. Мнишко В.В. Аэропорты просят закон // Транспортное право. 2013. № 1. С. 6.
12. Остроумов Н.Н. Современный правовой режим международных воздушных перевозок вступил в силу для России // Закон. 2017. № 11. С. 224.
13. Петренко А. Алгоритм действий по борьбе с авиационными правонарушениями // Законность. 2014. № 4. С. 41 - 45.
14. Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности воздушного транспорта: Методические рекомендации // Ю.А. Городков и др.; Акад. Ген. прокуратуры Рос. Федерации. М., 2014. С. 67.
1. Рубцова М.В. Обеспечение транспортным прокурором законности в сфере предоставления услуг на воздушном транспорте // Законность. 2016. № 6. С. 14.
2. Рухлинский В.М. Государственное регулирование деятельности гражданской авиации России в сфере требований ИКАО // Транспортное право. 2014. № 2. С. 25.
3. Трофимов С.В. Нормативное регулирование сертификации и вопросы безопасности полетов // Транспортное право. 2017. № 3. С. 26.
4. Трофимов С.В. Очередные поправки в антимонопольном законодательстве и проблемы конкурентных отношений в сфере авиaperевозок // Законодательство и экономика. 2016. № 5. С. 18.
5. Трофимов С.В. Правовые механизмы формирования цен и тарифов на осуществление перевозок пассажиров и грузов воздушными судами гражданской авиации // Транспортное право. 2016. № 3. С. 22.
6. Трофимов С.В. Сертификационные требования к организации коммерческих воздушных перевозок // Современное право. 2018. № 1. С. 68

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/magisterskaya-rabota/46470>