

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет юридический  
Кафедра конституционного права  
Направление подготовки 40.03.01 – Юриспруденция

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Зав. кафедрой



С. В. Чердаков

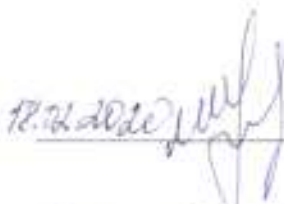
« 18 » 02 2020 г.

**БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА**

на тему: Административная ответственность на воздушном транспорте.

Исполнитель  
студент группы 621уз64

18.02.2020



И. Б. Урманов

Руководитель  
к.ю.н., доцент

18.02.2020



С.В. Чердаков

Нормоконтроль

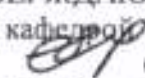
18.02.2020



О. В. Громова

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет юридический  
Кафедра конституционного права

УТВЕРЖДАЮ  
Зав. кафедрой  
  
(подпись) С. В. Чердаков  
« 30 » 10 2019 г.

**ЗАДАНИЕ**

К выпускной квалификационной работе студента Урманова Ильи Борисовича

1. Тема выпускной квалификационной работы: Административная ответственность на воздушном транспорте.

(утверждена приказом от 15.11.2019 г. № 2873-уч)

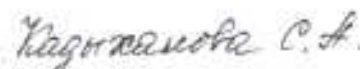
2. Срок сдачи студентом законченной работы 10 февраля 2020 г.

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе: Конституция Российской Федерации, Воздушный кодекс Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Федеральные авиационные правила, научная юридическая литература, правоприменительные акты.

4. Содержание выпускной квалификационной работы (перечень подлежащих разработке вопросов): актуальные проблемы в области правового регулирования деятельности воздушного транспорта и его значение в обеспечении безопасности полетов; особенности, специфика, характер административных правонарушений на воздушном транспорте и ответственность за их совершение; анализ административных правонарушений представляющих угрозу безопасности полетов, правил использования воздушного пространства, правил эксплуатации воздушных судов, а также требований пожарной безопасности в сфере авиационной деятельности.

5. Перечень материалов приложения: нет.

6. Консультанты по выпускной квалификационной:



7. Дата выдачи задания: 30 октября 2019 г.

Руководитель выпускной квалификационной работы: Чердаков Сергей Владимирович, доцент, канд. юрид. наук.

Консультант: Кадыханова Светлана Анатольевна, старший преподаватель

Задание принял к исполнению: 30.10.2019 г.

  
(подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит 56 страниц, 36 источников.

**АВИАЦИЯ, АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВО, АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО, ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ, ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ, ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, СУБЪЕКТЫ ПРАВООТНОШЕНИЙ, МЕРЫ ВОЗДЕЙСТВИЯ, УГРОЗА БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ, ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

Объектом данной бакалаврской работы является совокупность общественных отношений, возникающих при привлечении к административной ответственности, связанных с деятельностью и функционированием воздушного транспорта.

Предметом исследования бакалаврской работы является административно - правовые нормы, предусматривающие ответственность за правонарушения, совершенные на воздушном транспорте.

Цель работы – комплексный анализ правовых норм, научной литературы, правоприменительной и судебной практики, изучение особенностей административных правонарушений, в сфере эксплуатации воздушного транспорта, с целью выявления сложностей при привлечении к административной ответственности, а также разработки мер по их решению.

Для достижения поставленной цели использовались методы исследования: аналитическо-правовой, общенаучный диалектический метод научного познания, системно-правовой, структурного анализа.

Результатом работы станут выводы о том, как применение мер административной ответственности к виновным лицам, предотвращают совершение правонарушений в сфере воздушного транспорта.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1 Правовое регулирование деятельности воздушного транспорта и его значение в обеспечении безопасности полетов.	8
2 Состав, особенности, специфика административных правонарушений на воздушном транспорте и ответственность за их совершение.	18
2.1 Действия, представляющие угрозу безопасности полетов.	18
2.2 Нарушение действующих требований авиационной безопасности.	20
2.3 Нарушение действующих правил использования воздушного пространства.	25
2.4 Нарушение установленных правил безопасности в процессе эксплуатации воздушных судов.	34
2.5 Административные правонарушения общего характера на воздушном транспорте.	41
Заключение	50
Библиографический список	52

## ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБОЗНАЧЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ

- АИ – авиационный инцидент;
- АОН – авиация общего назначения;
- АП – авиационное происшествие;
- БВС – беспилотное воздушное судно;
- БПЛА – беспилотный летательный аппарат;
- ВЗК РФ – Воздушный Кодекс Российской Федерации;
- ВПП – взлетно-посадочная полоса;
- ВС – воздушное судно;
- ГА – гражданская авиация;
- ЕС ОрВД – единой системы организации воздушного движения;
- ИВП – использование воздушного пространства;
- КВС – командир воздушного судна;
- КоАП РФ – Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях;
- КПП – контрольно-пропускной пункт;
- ПВП – правила визуальных полётов;
- Ространснадзор – Федеральная служба по надзору в сфере транспорта;
- УГАН НОТБ ЦФО Ространснадзора - Управление Государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Центральному Федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;
- ФАВТ «Росавиация» – Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация);
- ФАП – Федеральные авиационные правила;
- ФГУП Госкорпорация по ОрВД – Федеральное государственное унитарное предприятие «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации».

## ВВЕДЕНИЕ

В транспортной системе России воздушный транспорт уникален, местами незаменим и является одним из основных видов транспорта для доставки грузов и пассажиров на дальние расстояния. В настоящий момент воздушным транспортом выполняется широкий спектр авиационных работ, таких как: перевозка пассажиров и грузов, тушения лесных пожаров, строительства промышленных сооружений и сооружений инфраструктуры, участия в проведении работ для сельского хозяйства, геологической разведки, промышленной рыбной ловле, медико-санитарной сфере.

Использование воздушного транспорта за счет высокой скорости авиасообщений, дает огромное временное преимущество по сравнению с другими видами транспорта на средних и больших расстояниях, более того у авиационного транспорта есть эксклюзивная возможность обеспечения потребностей, людей, проживающих в труднодоступных районах Российской Федерации.

В настоящий момент парк воздушного транспорта авиакомпаний обширен, как правило его составляют вертолеты, самолеты, дирижабли, аэростаты, воздушные шары, мотопарапланы, планеры и прочие экспериментальные, и беспилотные воздушные суда.

В систему обеспечения воздушных перевозок входят аэропорты, аэродромы, вертодромы, посадочные площадки, здания, сооружения и коммуникации (средства связи, системы светосигнализации), а также организации, обеспечивающие безопасность на территории особо контролируемых зон и объектов инфраструктуры.

Актуальность выбранной темы бакалаврской работы обусловлена необходимостью обеспечения потребностей общества в безопасном передвижении на воздушном транспорте, а также покрытия территориально-удаленных населенных пунктов и объектов, системой логистики транспортного сообщения.

Практическая значимость определена постоянными изменениями, актуализацией законодательства, а также внесением предложений, реализация кото-

рых будет способствовать уменьшению количества правонарушений на воздушном транспорте.

Целесообразно провести анализ административных правонарушений в области воздушного транспорта, чтобы получить четкую картину системных нарушений безопасности полетов, с целью дальнейшей инициации проверок надзирающих органов государственной власти и соответственно улучшения общей ситуации в данной сфере.

Достижения цели возможно путем решения следующих задач:

- раскрыть понятие, виды, признаки и состав правонарушений на воздушном транспорте;
- изучить нормативно–правовую базу, правовые аспекты административных правонарушений на воздушном транспорте;
- провести анализ административной и судебной практики в сфере воздушного транспорта;
- определить меры профилактики правонарушений на воздушном транспорте.

Проанализировав Воздушный Кодекс РФ, Кодекс РФ об административных правонарушениях, выделены основные виды правонарушений, совершаемых на воздушном транспорте, а также ответственность за их совершение. В данной работе рассмотрены составы административных правонарушений, включая субъект, субъективную сторону, объект и объективную сторону.

В основу теоретической базы данного исследования легли работы: М. М. Волкова, Б. П. Елисеева, В. А. Свиркина, В. А. Уткина, А. В. Сладковой, О. В. Кириченко, В. А. Егиазарова, К. С. Бельского, И. Г. Ахметова и других.

## 1 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

В силу части 1 статьи 2 Воздушного кодекса Российской Федерации воздушное законодательство Российской Федерации состоит из настоящего Кодекса, федеральных законов, указов Президента Российской Федерации, постановлений Правительства Российской Федерации, федеральных правил использования воздушного пространства, федеральных авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации.<sup>1</sup>

Понятие и значение воздушного права, в научной литературе одним из первых сформулировал М. М. Волков в 1975 году. Понятие воздушного права им дано как «совокупность правовых норм, устанавливающих порядок использования воздушного пространства и деятельность гражданской авиации, в целях охраны интересов государства, обеспечения безопасности полетов и удовлетворения потребностей народного хозяйства, и граждан в воздушных передвижениях и других применениях авиации». Также М. М. Волков в своей работе дает понятие «гражданского воздушного судна» – это летательный аппарат легче или тяжелее воздуха, предназначенный для перевозки пассажиров, грузов и других применений авиации в народном хозяйстве и не входящий в состав государственных воздушных судов.<sup>2</sup>

Сравнительно долгое время правовое регулирование гражданской авиации касалось лишь отдельных областей ее деятельности. В настоящий момент воздушное право призвано обеспечить безопасность полетов, четкое функционирование всех составляющих авиационно-транспортной системы, в том числе организаций занимающихся техническим обслуживанием и поддержанием летной годности, что в свою очередь достигается путем воздействия на особо значимые области общественных отношений. Специфика современного воздушно-

---

<sup>1</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

<sup>2</sup> Волков М. М. Воздушное право: учебное пособие. Ленинград: Академия гражданской авиации, 1975. С. 34



го законодательства Российской Федерации определена особенностями работы авиационных предприятий гражданской авиации.

Отношения, возникающие при эксплуатации воздушного транспорта, обширны и разнообразны, область применения авиационного транспорта столь внушительна, что охватить все виды общественных правоотношений с помощью лишь норм воздушного права абсолютно невозможно. Поэтому воздушное право России тесно взаимосвязано с другими отраслями единой системы права, в процессе правового регулирования воздушных перевозок вовлечены и применяются нормы гражданского (авиаперевозки), административного (правонарушения в сфере авиации), уголовного (авиационные происшествия), трудового (правоотношения авиакомпаний и экипажей ВС) и других отраслей права Российской Федерации.<sup>3</sup>

В сфере государственного регулирования авиационной деятельности, межотраслевая связь воздушного права с иными отраслями права неразделима, тем не менее, разительно отличается от них по субъектам правоотношений, предмету регулирования, а также узконаправленности регулируемых общественных отношений, большому количеству правовых источников норм права, различной степени юридической силы, регулирующих деятельность в сфере воздушного транспорта.

Деятельность воздушного транспорта, сопряжена с повышенной опасностью и рисками причинения значительного вреда имуществу, жизни и здоровью людей, в процессе летной эксплуатации ВС, поэтому на всех этапах подготовки, обеспечении и непосредственно при осуществлении полетов, должна быть жестко регламентирована и подвержена контролю со стороны уполномоченных надзорных органов.<sup>4</sup>

Государственное регулирование использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации направлено на обес-

---

<sup>3</sup> Лебедева М. Ю. Воздушное право, как подотрасль транспортного права: научная статья // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации, 2013. N 196. С. 35-39.

<sup>4</sup> Елисеев Б. П. Воздушное право: учебник для бакалавров. М.: Изд. Дашков и Компания, 2012. С. 6-7.

печение 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.<sup>5</sup>

Что касается международного воздушного права, как отмечает В. А. Уткин, основываясь на Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации - «преступления против безопасности международной гражданской авиации являются одним из самых опасных преступлений международного характера».<sup>6</sup>

Одним из источников норм законодательства, определяющих основы правового регулирования перевозок на всех видах транспорта, в том числе и на воздушном является Гражданский кодекс Российской Федерации. Положения данных норм конкретизируются специальными актами транспортного законодательства - прежде всего это транспортные кодексы и уставы.

Главной составляющей транспортного законодательства являются правила перевозок, которые на основании транспортных уставов и кодексов регулируют взаимоотношения транспортных организаций с принимающими организациями (аэропорты, аэродромы, посадочные площадки), органами надзора, а также их клиентами и определяют порядок выполнения основных транспортных операций.

Воздушный Кодекс Российской Федерации является основным законодательным актом, главным источником воздушного права, КоАП РФ формирует правовую базу использования воздушного пространства, содержит обязательные для выполнения предписания и руководства к деятельности, устанавливает требования к авиационному персоналу, экипажам и объектам авиационной инфраструктуры, а также наделяет полномочиями, определяет права и обязанности субъектов.

---

<sup>5</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

<sup>6</sup> Уткин В. А. Международное право борьбы с преступностью: учебное пособие. Томск: Изд-во НТЛ, 2017. С. 216.

КоАП РФ разделяет безопасность в сфере авиации на две отдельные составляющие:

– *безопасность полетов гражданских воздушных судов* не следует путать с авиационной безопасностью. Безопасность полетов связана с непосредственной эксплуатацией ВС и обеспечением функционирования его основных механизмов, а именно: при конструировании, обслуживании, ремонте, поддержании работоспособности и функциональности систем, узлов и агрегатов ВС, в процессе обеспечения и выполнения полетов, с целью предотвращения авиационных происшествий, инцидентов, повреждения ВС на земле, а также предотвращения и устранения иных отклонений, в том числе действий посторонних лиц, которые могут напрямую или опосредованно повлиять на нормальное функционирование ВС.

В воздушном законодательстве изложены некие благоприятные условия, и нормы предопределяющие, безотказное функционирование ВС, например допуск ВС к полетам, возможен лишь после государственной регистрации и прохождения сертификации летной годности ВС, после осуществления всех необходимых регламентных работ, при наличии на борту обязательной судовой документации, под управлением квалифицированного экипажа, прошедшего необходимую подготовку, после предоставления плана полета и прохождения контроля готовности ВС и экипажа к совершению полета, со стороны технических специалистов-авиатехников, медико-санитарных частей аэропортов и иных уполномоченных должностных лиц, в соответствии с федеральными авиационными правилами;<sup>7</sup>

– *авиационная безопасность* реализуется за счет комплекса мер направленных на предупреждение и предотвращение противоправных действий или бездействий, угрожающих безопасной деятельности в сфере авиации, обеспечивается службами авиационной безопасности, вневедомственной охраной, ор-

---

<sup>7</sup> Приказ Минтранса России от 31.07.2009 N 128 (ред. от 14.06.2019) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (Зарегистрировано в Минюсте России 31.08.2009 N 14645). [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ганами исполнительной власти и иными уполномоченными органами в сфере транспортного надзора, путем организации предполетного досмотра, предотвращения несанкционированного доступа в контролируемые зоны аэропортов, охраной ВС, предотвращения незаконной доставки на борт ВС запрещенных к перевозке воздушным транспортом предметов и веществ, а также осуществлением контроля и надзора за соблюдением установленных законом норм, с целью предотвращения травматизма и гибели людей, имущественного ущерба, террористических актов, либо устранения предпосылок к наступлению таких последствий.

В Федеральном законе от 09.02.2007 N 16-ФЗ «О транспортной безопасности», с целью устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, раскрываются цели задачи и принципы обеспечения транспортной безопасности.

Охрана аэропортов, аэродромов, авиапредприятий и объектов их инфраструктуры обеспечивается службами авиационной безопасности, службами ведомственной охраны, а также, органами внутренних дел, в соответствии с законом «О полиции», путем установления контрольно-пропускного режима, патрулирования территории аэропорта, досмотра лиц и транспортных средств с использованием специальных технических средств.

Требования авиационной безопасности и порядок их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами и обязательны для исполнения администрациями аэропортов, авиационными предприятиями, эксплуатантами, а также иными юридическими и физическими лицами, чья деятельность, так или иначе, осуществляется на территории зоны транспортной безопасности.

*Административная ответственность* является одним из видов юридической ответственности, которая применяется судьей, органом, уполномоченным должностным лицом в качестве административного наказания к лицу, совершившему административное правонарушение (противоправное деяние). Более развернутое понятие административной ответственности дает

К. С. Бельский – «административная ответственность, представляет собой меры административного, судебного органа, принятые в отношении административного правонарушителя, в процессе реализации, которых с правонарушителя истребуется объяснение о совершенном деянии, само деяние подвергается официальной, правовой оценке и на основе этой оценки к лицу применяется одно из административных наказаний».<sup>8</sup>

Нормы административного права предусматривают различные виды юридической ответственности: административную, дисциплинарную, материальную, и уголовную. Наиболее распространённым наказанием за нарушение правил авиационной безопасности - административный штраф. Еще в 1965 году Д. С. Красников отмечает, что штрафы, налагаемые в административном порядке как мера наказания нарушителей авиационных правил, незаменимы и необходимы.<sup>9</sup>

Главой 11 КоАП РФ по состоянию на 21.01.2020 года, предусмотрено несколько статей в области воздушного транспорта (статьи 11.3, 11.3.1, 11.4, 11.5, 11.14, 11.16, 11.17, 11.30), каждая из которых будет подробнее рассмотрена во второй главе данной бакалаврской работы.

По конструктивным особенностям, правонарушения на воздушном транспорте могут быть как *материальные*, результатом которых был причинен реальный ущерб имуществу или вред здоровью, которое может быть выражено в повреждении оборудования инфраструктуры аэродрома, воздушного судна, травмах пассажиров, экипажей, авиатехников, так и *формальные* – считающиеся оконченными с момента совершения самого факта противоправного деяния, вне зависимости от наступления материальных последствий, к таким правонарушениям можно отнести: несанкционированное нахождение на территории, закрытых для общего доступа, зонах аэропорта, доставка на борт воздушного судна запрещенных к перевозке воздушным транспортом веществ, осуществле-

---

<sup>8</sup> Бельский К. С. О системе административного права. // Государство и право. 1998. С. 5-11.

<sup>9</sup> Красников, Д. С. Административная ответственность в гражданской авиации: учебное пособие // Проблемы совершенствования законодательства об административной ответственности. М. 1965. С. 138.

ние полета на неисправном воздушном судне, обслуживание ВС авиатехником в состоянии алкогольного опьянения и другие.

В сфере авиационной деятельности, правонарушения с материальным составом, несущие наибольшую общественную опасность, выделяют авиационные события.

Согласно Постановления Правительства РФ от 18.06.1998 N 609 "Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации" все *авиационные события* подразделяются на:

а) *авиационные происшествия* в зависимости от их последствий подразделяются на:

1) авиакатастрофы – события произошедшие в процессе эксплуатации воздушного судна со смертельным исходом одного или нескольких лиц в результате нахождения на борту ВС, непосредственной близости от него, в результате столкновения лица с конструктивными частями ВС, в том числе отделившимися в процессе катастрофы элементами, зачастую сопряжённое с серьёзным повреждением или утратой ВС;

2) аварии – события произошедшие в процессе эксплуатации воздушного судна, в результате которого одно или несколько лиц получили серьезные телесные повреждения, ВС разрушен или конструктивная целостность серьезно повреждена, а также в тех случаях если эвакуация или восстановление ВС экономически нецелесообразно, в связи с полученными повреждениями или место крушения воздушного судна не установлено и уполномоченным органом было принято решение о прекращении его поиска;

б) *авиационные инциденты, серьезные авиационные инциденты* – события произошедшие в процессе эксплуатации воздушного судна, обусловленные отклонениями от штатного функционирования ВС, которые привели или могли привести к получению легких травм, ушибов лицами, находящимися на борту ВС, а также нарушению конструкционной целостности и повреждению ВС. Отличительной чертой авиационного инцидента от происшествия является воз-

возможность восстановления воздушного судна и при этом такое восстановление экономически целесообразно. Данные авиационные события являются предпосылкой к авиационному происшествию;

в) *производственные происшествия* подразумевают повреждения воздушного судна в процессе его ремонта, наземного обслуживания, замены узлов и агрегатов, заправки, стоянки. К производственным происшествиям можно отнести повреждения ВС полученные в следствии: буксировки, падении грузов, столкновении со спецтранспортом аэропорта, самопроизвольного движения ВС и других.<sup>10</sup>

*Административные правонарушения на воздушном транспорте* представляют собой противоправные виновные действия, бездействия, граждан, должностных или юридических лиц, совершенные на воздушных судах, в воздушном пространстве или на объектах инфраструктуры системы организации воздушного движения, за которые Кодексом Российской Федерации или законами субъектов РФ об административных правонарушениях предусмотрена административная ответственность.<sup>11</sup>

Данные действия (бездействия) подлежат правовой оценке, по результатам которой, относительно совершенного административного правонарушения, в сфере авиационной безопасности, к правонарушителю может быть применено одно из видов административных наказаний.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта совместно с ФАВТ «Росавиация» являются основными федеральными органами исполнительной власти, которые основываясь на принципах подведомственности и законности осуществляют функции по контролю и надзору в сфере гражданской авиации.

Из доклада Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) следует, что в 2019 году основными факторами, которые привели к инциден-

---

<sup>10</sup> Постановление Правительства РФ от 18.06.1998 N 609 (ред. от 07.12.2011) "Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. № 25. Ст. 2918.

<sup>11</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 27.12.2019) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.02.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

там, стали: потеря управления в полете, отказы авиационной техники из-за нарушения правил ее эксплуатации, выкатывание самолета за пределы взлетно-посадочной полосы при посадке и столкновения с землей или препятствиями в управляемом полете.

По-прежнему актуальной остается проблема сознательных нарушений правил полетов частными владельцами ВС АОН: сознательное выполнение полета с превышением допустимых ограничений, полеты в состоянии алкогольного опьянения, полеты при отсутствии сертификата летной годности воздушного судна.

Как отмечается в докладе, с целью предотвращения авиационных происшествий ФАВТ «Росавиация» разработала свыше 250 рекомендаций по безопасности полетов.

В течение 2018 года издано 24 приказа Росавиации о реализации мероприятий по безопасности полетов по результатам расследований 34 авиационных происшествий, а также выпущено 20 информационных листов по безопасности полетов с указанием оперативной информации о факторах опасности при эксплуатации и обеспечении полетов воздушных судов.

С целью повышению уровня безопасности полетов, принимаемые Росавиацией профилактические меры в 2018 году, позволили снизить количество авиакатастроф и аварий, о чем свидетельствуют показатели статистики по гражданской авиации, используемой для осуществления коммерческих и частных перевозок, а также при выполнении авиационных работ.

Каждое авиационное происшествие, на основе ставших известными обстоятельств, анализируется, в целях разработки и реализации комплекса дополнительных организационных, технических, конструктивных и нормативных мер по предотвращению аналогичных происшествий.

В настоящий момент ни одна авиакомпания РФ не рассматривается для включения в «черный список» ненадежных перевозчиков.

Исходя из данной статистики можно сделать вывод, что общая динамика в сфере безопасности полётов положительна но, несмотря на это авиационные



происшествия являются следствием нарушения авиационной безопасности, что в свою очередь должно пресекаться мерами воздействия, уполномоченных органов.

## 2 СОСТАВ, ОСОБЕННОСТИ, СПЕЦИФИКА АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ИХ СОВЕРШЕНИЕ

### 2.1 Действия, представляющие угрозу безопасности полетов

Статья 11.3 КоАП РФ предусматривает административную ответственность за действия, угрожающие безопасности полетов. *Объектом* противоправного действия является безопасность полетов воздушных судов, законные права и интересы физических и юридических лиц, связанных с обеспечением, подготовкой и выполнением полетов.

*Субъектами* правонарушений могут быть физические лица (граждане РФ, иностранные граждане), а также должностные лица, в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения возложенных на них обязанностей.<sup>12</sup>

*Объективная сторона*, по рассматриваемой статье, заключается в том, что виновное лицо, умышленно или по неосторожности, совершает противоправные действия, выраженные в:

– нарушении действующих правил установки специализированных знаков и устройств в районе аэропортов, аэродромов, вертодромов и иных посадочных площадок, с расположенными на них сооружениями и оборудованием, обеспечивающими взлёт, посадку, руление, размещение и обслуживание самолётов, вертолётов и планёров, а также некорректном размещении в их районах знаков и устройств, по внешнему виду, маркировке и свето-индикации схожих с устройствами и маркировочными знаками, принятыми для опознавания аэродромов, вертодромов или посадочных площадок, в том числе объектов системы захода на посадку воздушных судов;

– повреждении специализированного имущества, сигнальных знаков, радио-светотехнического оборудования, средств наземной электросвязи, метеорологических и иных средств аэродрома, вертодрома или посадочной площадки, либо причинение ущерба воздушным судам;

---

<sup>12</sup> Елисеев Б. П. Воздушное право: учебник для бакалавров. М.: Изд. Дашков и Компания, 2012. С. 11.

– осуществлении несанкционированного передвижения физическими лицами или транспортными средствами, по территории контролируемой зоны аэропорта, аэродрома, авиапредприятия территории обеспечения полетов, закрытых зон объектов инфраструктуры, либо вблизи объектов радиосветообеспечения полетов;

– нарушении правил осуществления движения транспортных средств специального назначения и механизации, установленный инструкцией по организации движения спецмашин на территории аэродрома, таких как: несоблюдение маркировки искусственных покрытий взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, перронов и мест стоянок; нарушение правил руления воздушного судна;

– использовании на территории, либо в зоне глиссады аэродромов, вертодромов, посадочных площадок, территории обеспечения полетов, пиротехнических изделий без получения должным образом оформленного разрешения от администрации предприятия.

Конструктивной особенностью рассматриваемых правонарушений, является непосредственно отсутствие соответствующего разрешения от администрации аэропорта, авиапредприятия или владельца посадочной площадки, в случае согласования и получения такого разрешения, совершенное деяние не будет содержать состава административного правонарушения.

*Субъектами* административных правонарушений по статье 11.3 КоАП могут быть физические, юридические и должностные лица, а *субъективная сторона* выражается в двух формах вины — умышленной и неосторожной.

*Санкция* за совершение вышеуказанных правонарушений предполагает наложение штрафа, а в части 2 ст. 11.3 при использовании пиротехнических средств без разрешения администрации, в дополнение к штрафу добавляется конфискация орудия, использованного при совершении правонарушения - свето-дымовых шашек, петард, ракетниц.

КоАП РФ в диспозиции статей не всегда определяет конкретные действия виновных лиц, за нарушение которых может наступать ответственность, зачас-

тую противоправные действия и нарушаемые нормы раскрываются в подведомственных нормативных актах, инструкциях и иных регламентирующих авиационную деятельность документах. В отношении 11.3 к таким актам можно отнести: утвержденную приказом Минтранса РФ от 13.07.2006 г. № 82 (ред. от 03.06.2015) инструкцию по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах Российской Федерации, а также утвержденные Приказом Федеральной аэронавигационной службы от 28.11.2007 г. N 119, Федеральные авиационные правила "Размещение маркировочных знаков и устройств на зданиях, сооружениях, линиях связи, линиях электропередачи, радиотехническом оборудовании и других объектах, устанавливаемых в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов".

При рассмотрении данной статьи была проанализирована административная и судебная практика по ст. 11.3 КоАП РФ. На основе проведенного анализа можно сделать следующие выводы:

– о немногочисленности административных производств по рассматриваемой статье. Это может быть связано с законопослушностью граждан, строгим соблюдении нормативных актов, регламентирующих работу сотрудников аэропортов и компетентностью служб и уполномоченных лиц, осуществляющих охрану территории, объектов и периметра аэропорта, а также отлаженностью защитных систем инфраструктуры аэропортов;

– в преобладающем большинстве решений, суд отменяет постановления об административном правонарушении ввиду недоказанности обстоятельств, на основании которых было вынесено постановление, в связи с отсутствием в действиях состава административного правонарушения, а также в случаях существенного нарушения процессуальных требований, что свидетельствует о некомпетентности некоторых уполномоченных должностных лиц при фиксации, вынесении постановлений об административных правонарушениях, а также некорректном понимании и применении норм права с их стороны, на всех этапах разбирательства.

## **2.2 Нарушение действующих требований авиационной безопасности**

В роли *объекта* административных правонарушений, предусмотренных ст. 11.3.1 КоАП РФ выступает авиационная безопасность и сопряженный с нарушением ее норм, правил и процедур, возможный ущерб материального характера, а также угроза здоровью и жизни граждан.

За исключением случаев, предусмотренных частями 2 - 4 рассматриваемой статьи *объективная сторона* правонарушения, состоит в невыполнении либо нарушении норм, правил или процедур авиационной безопасности, которые содержатся в Постановлении Правительства РФ от 30.07.1994 N 897 (ред. от 14.12.2006) "О Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства".

*Объективная сторона* правонарушений, состоит в том, что виновный нарушает установленные правила путем совершения, действий (бездействия) предусмотренных частями 2-4 статьи 11.3.1 КОАП РФ, а именно:

– не предпринимает меры, по содержанию ограждений и сооружений контролируемой территории или зоны ограниченного доступа, наземных сооружений и объектов инфраструктуры аэропорта, иных посадочных площадок, в том числе зоны рабочих секторов курсовых и глиссадных радиомаяков. Правонарушение зачастую совершается путем бездействия;

– не принимает меры по недопущению незаконного проникновения на борт воздушного судна определенных лиц, грузов, ручной клади, багажа не прошедших досмотра, а также предотвращения несанкционированной доставки предметов и веществ, запрещенных к перевозке воздушным транспортом по условиям авиационной безопасности, на борт ВС. Правонарушение зачастую совершается путем бездействия либо халатности;

– содействует в проникновении на борт воздушного судна лиц, доставке грузов, ручной клади, багажа, почты, бортовых запасов, которые не прошли досмотр в установленном порядке или запрещены к перевозке в соответствии с приложением N 1 правил проведения предполетного и послеполетного досмотров, утвержденных Приказом Минтранса России от 25.07.2007 N 104, либо самолично их доставляет. Правонарушение совершается непосредственно актив-

ными действиями субъекта.

Нормы, правила и процедуры по авиационной безопасности предполагают наличие по всему периметру территории аэропорта, включая зоны рабочих секторов курсовых и глиссидных радиомаяков, объекты управления воздушным движением, светотехнического и радио оборудования аэродромов, обеспечения ГСМ и коммерческих складов, ограждения запрещающего доступ в контролируемые зоны. КПП в аэропортах оборудуются воротами, шлагбаумами, площадками и техническими средствами предназначенных для осмотра транспортных средств и грузов, а также техническими средствами для досмотра работников аэропорта, более того в контролируемой зоне аэропорта, на коммерческих складах и объектах авиатопливообеспечения могут быть установлены дополнительные ограждения, пропускные пункты, а также может быть введен пропускной режим. Территория аэропорта, в том числе места стоянки воздушных судов и территория расположенных за пределами аэропорта объектов управления воздушным движением должны находиться под постоянной охраной и регулярно патрулироваться нарядами службы авиационной безопасности. Для досмотра пассажиров, членов экипажей, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов аэропорт должен иметь специальное оборудование и технические средства: рентгенотелевизионные стационарные интроскопы, стационарные и портативные (ручные) металлоискатели, аппаратура для обнаружения взрывчатых веществ (детекторы паров взрывчатых веществ и стационарные установки обнаружения взрывчатых веществ методом нейтронной активации).<sup>13</sup>

Вышеуказанные средства и методы обеспечения авиационной безопасности направлены на предотвращение правонарушений содержащиеся в диспозиции статьи 11.3.1 КОАП РФ.

*Субъектами* административных правонарушений, предусмотренных ч. ч.

---

<sup>13</sup> Постановление Правительства РФ от 30.07.1994 N 897 (ред. от 14.12.2006) "О Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства" // Собрание законодательства Российской Федерации. 1994. № 15. Ст. 1795.

1 - 3 рассматриваемой статьи, могут быть только должностные и юридические лица, а ч. 4 комментируемой статьи - граждане и должностные лица, а *субъективная сторона* правонарушения характеризуется виной в форме умысла, а также неосторожной формой вины.

В зависимости от частей рассматриваемой статьи и юридического статуса субъекта данных правонарушений, может быть наложен штраф в размере от одной до пятидесяти тысяч рублей.

Судебная практика показывает, что наиболее частыми по статье 11.3.1 КоАП РФ являются, два взаимно-противоположных по определению, правонарушения:

– допуск проникновения на территорию закрытых зон аэропорта, запрещенных к перевозке воздушным транспортом, веществ и предметов, что в свою очередь вызвано неудовлетворительным состоянием ограждений, необеспечением охраной границ территории (периметра), контролируемой территории или зоны ограниченного доступа аэропортов, посадочных площадок, а также недобросовестным выполнением служебных обязанностей подразделениями ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации;

– попытка проноса на борт ВС или закрытую от общего доступа территорию аэропорта запрещенных предметов и веществ, в нарушение установленных правил. В преобладающем большинстве совершается не в форме злого умысла, а по неосторожности, в следствии плохой информированности населения.

В качестве примера халатности служб авиационной безопасности можно выделить дело от 7 июня 2017 г. по делу № 12-51/2017. Неординарность рассматриваемого дела заключается привлечении к административной ответственности должностного лица за допущение провоза на территорию аэропорта предмета, *фактически не относящегося* к предметам, запрещенным к перевозке на борту воздушного судна.

Административное правонарушение выразилось в том, что гражданин М., являясь должностным лицом, не принял мер по недопущению проникновения на борт ВС предметов и веществ, запрещённых к перевозке ВС в связи с ненад-

лежащим осуществлением своих должностных обязанностей по досмотру транспортных средств на КПП.

Гражданин М. обратился в суд с жалобой, в которой просит отменить постановление в связи с отсутствием в его действиях состава административного правонарушения, аргументируя это тем, что не является субъектом транспортной инфраструктуры аэропорта и соответственно не может быть привлечен к ответственности. Также заявителем отмечается, что макет (муляж) взрывного устройства, доставленного на территорию аэропорта, является предметом, изготовленным с применением имитаторов взрывчатых веществ и не относится к предметам, запрещенным к перевозке на борту воздушного судна. В обоснование своей позиции, гражданин М. акцентирует внимание на то, что макет взрывного устройства был установлен под автомобилем, обнаружить его с помощью обычных средств (смотрового зеркала) не представилось возможным в связи с не оснащённостью КПП смотровой ямой.

Из материалов дела следует, что с целью проверки эффективности системы мер по антитеррористической защите аэропорта, Федеральной службой безопасности, на спецтранспорт был установлен макет взрывного устройства, а именно учебное изделие - мина марки СПМ, оснащенная взрывателем марки ВДЗ-1М без запала МД-5 и металлических элементов, не являющаяся боевым средством взрывания. Данный спецтранспорт (топливозаправщик) был допущен на территорию аэропорта, что могло повлечь установку муляжа взрывного устройства на борт ВС.

Судом при производстве по делу установлено, что гражданин М., является субъектом правонарушения, предусмотренного ст. 11.3.1 КоАП РФ.

В связи с тем, что использование боевого взрывного устройства при проведении такого рода проверок противоречит законодательству РФ, сам факт использования макета взрывного устройства при проведении Федеральной службой безопасности проверки не исключает ответственности за совершение административного правонарушения, так как с учетом признаков объективной стороны, данное деяние существенно нарушает охраняемые общественные от-



ношения, создает угрозу наступления реального вреда. Суд оставил постановление государственного инспектора Ространснадзора без изменения, жалобу гражданина М. – без удовлетворения.

### **2.3 Нарушение действующих правил использования воздушного пространства**

*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. *Пользователями воздушного пространства* являются граждане и юридические лица, наделенные в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства.<sup>14</sup>

*Объектом* правонарушений, предусмотренных ст. 11.4 КоАП РФ выступает, широкий спектр общественных отношений прямо и опосредованно влияющих на безопасность движения на воздушном транспорте и использовании воздушного пространства.

*Объективная сторона* заключается в нарушении пользователем воздушного пространства правил его использования, а также отсутствие у лица, в установленном порядке, права на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства, при этом нарушаются нормы Воздушного кодекса РФ, Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации (утвержденные Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 N 138 (ред. от 13.06.2018), и другие.

Исходя из санкционных положений ст. 11.4 КоАП РФ, *субъектами* правонарушений выступают граждане, должностные и юридические лица.

---

<sup>14</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

*Субъективную сторону* положений ст. 11.4 КоАП РФ можно охарактеризовать как злым умыслом, так и неосторожностью, но, как правило, указанная группа правонарушений, совершается в форме выполнения определенного действия.

*Санкции*, назначаемые виновному лицу, предусмотренные ст. 11.4 КоАП РФ, выражены в назначении штрафа для граждан в размере от двадцати до пятидесяти тысяч рублей, для должностных лиц - в размере от пятидесяти до ста пятидесяти тысяч рублей. За те же деяния юридическим лицам может быть назначено наказание в виде штрафа в размере от двухсот пятидесяти до пятисот тысяч рублей, а также их деятельность может быть временно приостановлена, на срок не более девяноста суток и в силу ст. 3.3 КоАП РФ данные наказания не могут применяться одновременно. Размер накладываемого штрафа дифференцирован по частям, рассматриваемой статьи.

Дела об административных правонарушениях рассматривают должностные лица органов, осуществляющих функции по контролю и надзору в сфере использования воздушного пространства (ЕС ОрВД) (ст. 23.43 КоАП РФ). При необходимости применения административного приостановления деятельности дело передается районному судье на рассмотрение (ч. 2 ст. 23.1 КоАП РФ). Протоколы об административных правонарушениях составляют должностные лица указанных выше органов (ч. 1 ст. 28.3 КоАП РФ).

Проведя анализ судебной и административной практики за 2019 год можно выделить, наиболее распространенные, выявленные правонарушения:

– для части 1 статьи 11.4 КоАП РФ: осуществление полетов без выполнения процедуры запроса и получения разрешения, непредставление плана полета, несвоевременное сообщение о начале и окончании использования воздушного пространства в соответствующие оперативные органы управления полетами, нарушение схемы захода на посадку ВС, нарушение схемы выхода после взлета с ВПП;

– для части 2 статьи 11.4 КоАП РФ: выполнение полетов в качестве пилота воздушного судна без действующего свидетельства пилота, медицинского

заклучения, сертификата летной годности, свидетельства о регистрации воздушного судна иное использование воздушного пространства.

Одним из относительно новых правонарушений данной сферы можно отметить увеличение случаев нарушений порядка использования воздушного пространства, допущенных владельцами беспилотных воздушных судов (квадрокоптеров, дронов, далее по тексту - БВС) без получения разрешения на выполнение полетов от органов, обслуживающих воздушное пространство. Это вызвано доступностью приобретения квадрокоптеров, а также юридической неграмотностью пользователей беспилотных летательных аппаратов в части правил и процедур, установленных воздушным законодательством в области использования воздушного пространства.

Планирование и координирование ИВП осуществляется центрами ЕС ОрВД в соответствии с федеральными авиационными правилами «Организация планирования использования воздушного пространства Российской Федерации», утвержденными приказом Минтранса России от 16.01.2012 № 6. Предусмотрена возможность представления планов полетов в центры ЕС ОрВД по телефону (факсимильной связью), кроме того, контактная информация, необходимая для направления плана полета воздушного судна (БВС), размещена на Интернет-ресурсе [www.ivprf.ru](http://www.ivprf.ru).

Обязательной регистрации подлежат все БВС взлетной массой более 250 граммов, но как показывает практика, для владельцев БВС, является сложностью обязательная постановка на учет с внесением информации о них в базу данных с формированием учетной записи и учетного номера.

Сама процедура регистрации достаточно проста: необходимо написать заявление в Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация), в котором указать модель БВС, серийный номер, число двигателей, максимальную взлетную массу, название фирмы-изготовителя, а также приложить данные владельца: паспорт, СНИЛС, адрес, телефон и электронную почту и сфотографировать БВС на светлом фоне так, чтобы он занимал не менее 70% кадра. После того, как ФАВТ «Росавиация» получит документы, она регистрирует БВС в

своем реестре и выдает ему номер, который необходимо нанести на корпус беспилотника.

Но есть и сложности, к примеру, при приобретении самосконструированных БВС ровно, как и БВС без указанных данных производителя (что является достаточно распространенной ситуацией при приобретении некоторых моделей квадрокоптеров производства стран Азии), владельцу БВС может быть отказано в регистрации.<sup>15</sup>

В дополнение к вышесказанному владельцы и эксплуатанты БВС при выполнении полетов и авиаработ обязаны страховать гражданскую ответственность на случай причинения вреда третьим лицам при эксплуатации ВС.

В соответствии с разделом VI «Общие правила выполнения авиационных работ» Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, проведение фото-киносъемки и других способов дистанционного зондирования земли, целью которой является извлечение прибыли, с борта воздушного судна, в том числе и БВС относится к авиационным работам. Физические (юридические) лица, выполняющие авиационные работы, должны соответствовать сертификационным требованиям, установленным Федеральным авиационным правилам «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы, порядок проведения сертификации».<sup>16</sup>

При необходимости использования воздушного пространства БВС над населенным пунктом, пользователю (владельцу БВС), дополнительно необходимо получить разрешение органа местного самоуправления такого населенно-

---

<sup>15</sup> Постановление Правительства РФ от 25.05.2019 N 658 "Об утверждении Правил учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации. 2019. № 14. Ст. 2824.

<sup>16</sup> Приказ Минтранса России от 23.12.2009 N 249 (ред. от 13.08.2015) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации" (Зарегистрировано в Минюсте России 02.02.2010 N 16185). [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

го пункта. В дополнение к этому, в воздушном пространстве Российской Федерации установлены запретные зоны и зоны ограничения полетов.

Так, например, Судья Свердловского областного суда Краснова Н. В., рассмотрел в открытом судебном заседании 19.03. 2019 года жалобу Горшкова Радия Борисовича на решение судьи Верхнепышминского городского суда Свердловской области от 17.12.2018 года, вынесенное по жалобе на постановление по делу об административном правонарушении по ч. 2 ст. 11.4. Из материалов дела следует, что Горшков Р. Б. произвел полет на беспилотном летательном аппарате – квадрокоптере в воздушном пространстве без разрешения органов обслуживающих воздушное пространство, чем нарушил п. 52 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 года № 138.

По результатам рассмотрения жалобы постановление должностного лица оставлено без изменения. В жалобе Горшков Р. Б. просит об отмене состоявшихся по делу решений и прекращении производства по делу, ссылаясь на то, что полет квадрокоптера осуществлялся на высоте не более 10 метров, что не создавало угрозы, о необходимости получения разрешения на запуск беспилотного летательного аппарата не знал, так как вес квадрокоптера составляет 95 гр., и его регистрация не требуется, также указывает на заинтересованность должностного лица, составившего протокол об административном правонарушении, в исходе дела, и считает, что рассмотрев дело в его отсутствие и отказав в удовлетворении ходатайства, должностное лицо нарушило его право на защиту.

Изучив материалы дела: обстоятельства, подтвержденные рапортом, фотоматериалами, пояснениями государственного инспектора отдела надзора в сфере использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания, оснований к отмене состоявшихся по делу решений Суд не нашел.

Оценив добытые доказательства, в совокупности с положениями ст. 26.11 КоАП РФ должностное лицо и судья пришли к обоснованному выводу о винов-

ности Горшкова Р. Б. в совершении правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 11.4 КоАП РФ, поэтому его действия квалифицированы правильно, наказание назначено в соответствии с требованиями ст. 4.1 КоАП РФ и является справедливым.

Вопреки доводам жалобы обязанность получения разрешения на использование воздушного пространства для полетов беспилотных летательных аппаратов установлена п. б п. 116 Федеральных авиационных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, независимо от веса беспилотного летательного аппарата и высоты его полета, при этом, незнание Горшковым Р. Б. о разрешительном порядке полетов беспилотных летательных аппаратов не является основанием для освобождения его от административной ответственности. Вопреки доводам жалобы нарушение права на защиту при рассмотрении дела не усмотрено, поскольку Горшков Р.Б. о времени и месте рассмотрения дела извещен должным образом. Доводы жалобы о заинтересованности должностного лица, составившего протокол об административном правонарушении, в исходе дела ничем не подтверждены.

Существенных нарушений процессуальных норм, при рассмотрении дела не допущено и руководствуясь ст. 30.9, п. 1 ч. 1 ст. 30.7 КоАП РФ, Суд решил решение оставить без изменения, а жалобу без удовлетворения.

А. И. Жигулович в рамках научной статьи выделяет основные трудности, проблемы правоприменения в области нарушения правил ИВП и условно разделяет их на две группы: технические и юридические. Первая из них затрагивает проблемы технического регулирования использования воздушного пространства, процесс подготовки воздушных судов к использованию и т.д. Юридические проблемы выражены во взаимодействии государства с пользователями воздушного пространства: жесткий контроль со стороны государства, сертификационно-разрешительные процедуры, строгие правила зонирования пространства, создают множество проблем для развития малой гражданской авиации, хотя необходимо понимать что, не все меры административного воздействия, следует упрощать, так как это напрямую может повлиять на безопасность

полетов. Регулирование использования воздушного пространства остается актуальной проблемой, но при этом нельзя не отметить, что в некоторых аспектах сотрудничество государства и частных лиц в этом вопросе ведется достаточно плодотворно и способствует гибкости законодательства, скорейшей его адаптации и развитию нормативной базы по регулированию воздушного пространства в целом (создание интернет портала услуг, по предоставлению полетных планов).<sup>17</sup>

Одним из примеров оперативного реагирования на имеющиеся проблемы и актуализации законодательства является Постановление Правительства РФ от 03.02.2020 N 74 "О внесении изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации".

До недавнего времени практически-сложной процедурой для владельцев БВС, являлось представление плана полетов в центры ЕС ОрВД, сложность заключалась в том, что для корректной подачи плана полета было необходимо знание, множества узкоспециализированных нормативных актов, регламентирующих авиационную деятельность, а именно:

- запретных зон и зон ограничений района полета;
- регламентов работы аэропортов, а также их индексы местоположения (телеграфные индексы);
- правил полетов по ПВП в нижнем воздушном пространстве;
- правил радиообмена;
- прочих норм выполнения полетов.

12.02.2020 года вступили в законную силу изменения, которые разрешают беспилотным летательным аппаратам максимальной взлетной массой до 30 килограммов полеты в пределах прямой видимости от оператора в светлое время суток на высотах менее 150 метров от земной или водной поверхности, что значительно упрощает использование воздушного пространства частными лицами и организациями, выполняющими авиационные работы при помощи бес-

---

<sup>17</sup> Жигулович А. И. Нарушение правил использования воздушного пространства как административное правонарушение. М.: Полиграф-Плюс, 2015. С. 185.

пилотных воздушных судов.<sup>18</sup>

Как и в ранее рассматриваемых статьях КоАП РФ, при вынесении постановления об административном правонарушении, а также в судебном производстве по делам, связанным с ИПП, имеет место неверного толкования и применении норм права со стороны надзорных и судебных органов.

Из общего числа судебных актов по статье 11.4 КоАП РФ стоит выделить Постановление от 24.12.2015 г. по делу № А40-216838/2014. Неординарность данного судебного акта заключается в неправильном применении норм права судами первой, апелляционной и кассационной инстанций.

В Верховный Суд Российской Федерации, поступила жалоба ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» на решение Арбитражного суда г. Москвы от 12.03.2015 по делу № А40-216838/2014, постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 18.05.2015 и постановление Арбитражного суда Московского округа от 06.08.2015 по тому же делу к УГАН НОТБ ЦФО Ространснадзора, о признании незаконным и отмене постановления от 16.12.2014 № 0023/266/0735 о привлечении предприятия к административной ответственности, предусмотренной ч. 2 ст. 11.4 КоАП РФ, в виде штрафа в размере 300 000 рублей. В ходе заседания судьей Верховного суда РФ Зарубиной Е. Н., были установлены следующие обстоятельства:

Из материалов дела следует, что в ходе проведения проверки структурного подразделения ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» - Внуковского центра ОВД было установлено, что на рабочих местах диспетчеров отсутствовали на рабочих местах диспетчеров управления воздушным движением регистрирующие внутренние переговоры и внешний звуковой фон устройства, сохраняющие записанную информацию, по крайней мере, в течение последних 24 часов работы, в нарушение установленных требований п. 3.3.16 Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от

---

<sup>18</sup> Постановление Правительства РФ от 03.02.2020 N 74 "О внесении изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации". [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru>.



25.11.2011 № 293.

Инспектором Ространснадзора составлен протокол об административном правонарушении, которым ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» инкриминировалось совершение административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена ч. 2 ст. 11.4 КоАП РФ.

Суды трех инстанций пришли к выводу о наличии состава административного правонарушения и сочли штраф правомерным - решением Арбитражного суда г. Москвы от 12.03.2015 в удовлетворении заявления было отказано, судами апелляционной и кассационной инстанции судебные акты оставлены без изменения.

В мотивировочной части решения судья Верховного суда РФ Зарубина Е. Н. разъясняет, что должностным лицом Ространснадзора и судами рассматриваемыми дело об административном правонарушении не были учтены следующие обстоятельства: в силу ст. 11 ВЗК РФ 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 иная деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и тому подобное), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения, при этом ФАП «Организация воздушного движения в Российской Федерации» не устанавливают правил ИВП.

Сам факт несоблюдение требований пункта 3.3.16 ФАП «Организация воздушного движения в Российской Федерации» не образует состава, инкриминируемого ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» административного правонарушения, в связи с тем, что данные ФАП не устанавливают порядок ИВП и соответственно, в силу п. 1 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ начатое производство подлежит прекращению в связи с отсутствием события административного правонарушения.

Суд учитывая изложенное отменил принятые судебные постановления и прекратил производство по делу.<sup>19</sup>

## **2.4 Нарушение установленных правил безопасности в процессе эксплуатации воздушных судов**

*Объектом* ст. 11.5 КоАП выступает безопасность во время эксплуатации воздушного транспорта и посягающие на нее правонарушения в части допуска к выполнению полетов на ВС, нарушения правил предполетной подготовки, технического обслуживания ВС, корректного ведения и оформления судовой документации. Исходя из диспозиции частей 1 и 2, рассматриваемой статьи, следует выделить *дополнительный объект* - здоровье личности, именно тяжесть причинённого вреда здоровью потерпевшего отличает ее от состава преступления, регламентированного нормами статьи 263 Уголовного кодекса РФ.<sup>20</sup>

*Состав* правонарушений по статье 11.5 КоАП РФ, носит как материальный, так и формальный характер.

*Объективная сторона* правонарушений связанных с нарушением правил безопасности эксплуатации воздушных судов может быть выражена халатными действиями, бездействиями должностных, юридических лиц и граждан, с учетом причинно-следственной связи между совершенными противоправными деяниями и последствиями и заключается в том, что виновное лицо:

– осуществляет полет на борту воздушного судна, который не соответствует требованиям летной годности и при наличии неисправностей, с которыми запрещено начинать выполнение полета;

– управляет воздушным судном при отсутствии: свидетельства пилота с соответствующими квалификационными отметками о виде, классе воздушного судна; действующего медицинского заключения соответствующего класса; минимального налета часов в соответствии с выполняемыми функциями. Действующее медицинское заключение воздушно-летной экспертной комиссии, яв-

---

<sup>19</sup> Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 24 декабря 2015 г. по делу № А40-216838/2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sudact.ru>

<sup>20</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.

ляется недействительным в случае фактического ухудшении состояния здоровья обладателя данного свидетельства, в том случае если такое ухудшение препятствует безопасному выполнению предусмотренных его свидетельством функций, в таком случае факт выполнения полета, имеет признак объективной стороны;

- осуществляет управление судном, при фактическом отсутствии или не должным образом оформленной, судовой и полетной документации, в том числе, не имея при себе документов на право управления данным типом ВС;

- осуществляет управление ВС находясь в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения, либо находясь под воздействием психотропных или иных вызывающих опьянение веществ;

- уклонение лица управляющего ВС от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а также передача управления воздушным судном иному лицу, находящемуся в состоянии опьянения;

- управляет воздушным судном, не прошедшим государственную регистрацию, либо не поставленным на государственный учет, либо не имеющим государственного и регистрационного опознавательных знаков, а также имеющим заведомо подложные учётные опознавательные знаки;

- допускает к периодическому, сезонному обслуживанию, ремонту ВС, осуществлению предполетных мероприятий лица, не имеющего должных квалификационных отметок, свидетельства специалиста с отметкой о допуске к проведению ремонтных работ конкретного ВС, его составных частей агрегатов и элементов, а также лица находящегося в состоянии опьянения;

- иные нарушения порядка допуска к выполнению полетов воздушных судов.

Следует отметить, что составы административных правонарушений по частям 7 и 8 статьи 11.5 КоАП, а именно управление воздушным судном, обслуживание воздушного судна в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, имеет квалифицированный признак, то есть содержит отягчающие обстоятельства, соответственно несет большую общест-

венную опасность.

В качестве *субъекта* могут выступать граждане (КВС, экипаж ВС, эксплуатанта ВС), юридические лица и должностные лица, которые несут ответственность за безопасную эксплуатацию воздушных судов в части допуска к полету воздушного судна, с нарушением установленных норм законодательства, равно как допуск к управлению воздушным судном или его обслуживанию лица, не имеющего на то права или находящегося в состоянии опьянения, либо обслуживание воздушного судна лицом, не имеющим на то права или находящимся в состоянии опьянения.

*Субъективная сторона* данного правонарушения характеризуется как неосторожность, так и умышленными действиями в виде нарушения правил безопасности в процессе эксплуатации ВС.

Лицо, которое было признано виновным в нарушении правил безопасности во время эксплуатирования воздушным судном, подвергается санкции, дифференцированной по частям ст. 11.5 КоАП, в виде наложения административного штрафа в размере от одной до ста тысяч рублей, либо лишение права управления ВС на срок от трех месяцев до одного года.

Основными *источниками* воздушного права, содержащими нормы права, за нарушение которых могут быть применены санкции ст. 11.5 КоАП РФ, являются: ВЗК РФ, а также Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов гражданской авиации в Российской Федерации", утвержденные приказом Минтранса РФ от 31.07.2009 г. № 128.

Дела об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 11.5 КоАП РФ, рассматривают должностные лица органов, осуществляющих государственное регулирование в области авиации, а также судьи, если вышеуказанными должностными лицами будет признано необходимым передать дело на рассмотрение судье, к примеру, для применения к правонарушителю административного наказания в виде лишения права управления воздушным судном.

Проведя анализ судебной и административной практики по статье 11.5 за

2019 год можно выделить, наиболее распространенные, выявленные правонарушения:

1. Формулировка «пилотирование воздушного судна экипажем, у которого отсутствует право управления им» подразумевает довольно широкий спектр административных правонарушений и может быть выражено как в полном отсутствии свидетельства пилота, отсутствием отметок о виде ВС, отсутствием квалификационных отметок так и не прохождением обязательных теоретических подготовок (перевозка опасных грузов, выполнение полетов ночью по ПВП и др.), курсов повышения квалификации, тренировок на летных тренажерах, а также не выполнением иных предъявляемых требований к членам экипажа ВС.

Так к примеру гражданин М. А. Н. (должностное лицо – заместитель командира 1 авиационной эскадрильи Ми-8 летного отряда № 4 летного директора акционерного общества «ЮТэйр-Вертолетные услуги») подал жалобу на решение Калининского районного суда г. Тюмени от 11.01.2019 года и постановление главного государственного инспектора УГАН НОТБ УФО Ространснадзора от 18.10.2018 года по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 8 ст. 11.5 КоАП РФ, полагая, что состав правонарушения в его действиях отсутствует, поскольку ч. 8 ст. 11.5 КоАП РФ предусмотрена ответственность за допуск к управлению воздушным судном лица, не имеющего на это права. Обосновывая свою позицию М. А. Н., ссылается на пункт 8 Федеральных авиационных правил, утвержденных Приказом Минтранса России от 10.2.2014 года № 32 и считает, что пилот Г. С. В., допущенный к управлению воздушным судном, не был отстранен от полетов, свидетельство пилота действует бессрочно не аннулировано не прекращено и не приостановлено и соответственно Г. С. В. имел право управления ВС.

Их процессуальный оппонент в лице представителя Тюменской транспортной прокуратуры указывает на результаты проведенной проверки законодательства о безопасности полетов при организации летной работы в летном отряде № 4 АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги», в ходе которой выявлено нару-

шение подпункта «е» пункта 5.84 Федеральных авиационных правил утвержденных Приказом Минтранса России от 31.07.2009 N 128, выразившееся в том, что у командира-инструктора воздушного судна летного отряда № 4 летного директората Г. С. В. отсутствует теоретическая подготовка к выполнению маневров и действий при срабатывании систем предупреждения о близости земли, включая сдачу экзамена, и тренировка на летном тренажере, включая проверку. К материалам дела приобщен сертификат № 153-115895 от 20.01.2017 года согласно которого, Г. С. В. прошел обучение по программе подготовки членов летных экипажей к полетам с использованием системы предупреждения о близости земли 20.01.2017 года, срок сертификата истек 20.01.2018 года, несмотря на это, заместитель командира 1 авиационной эскадрильи Ми-8 летного отряда № 4 летного директората АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» М. А. Н. допустил Г. С. В. к выполнению полетов без теоретической подготовки.

При этом административным органом представлены доказательства выполнения Г. С. В. полетов коммерческих перевозок, после срока истечения вышеуказанного сертификата.

Суд выяснив все фактические обстоятельства, подлежащие доказыванию, и на основе полного, объективного и всестороннего исследования материалов дела пришел к обоснованному выводу о наличии в действиях М. А. Н. состава административного правонарушения и решил оставить без изменения Решение судьи Калининского районного суда г. Тюмени от 11.01.2019 года и постановление главного государственного инспектора УГАН НОТБ УФО Ространснадзора от 18.10.2018 года по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 8 ст. 11.5 КоАП РФ в отношении должностного лица – заместителя командира 1 авиационной эскадрильи Ми-8 летного отряда № 4 летного директората акционерного общества «ЮТэйр-Вертолетные услуги» М. А. Н., жалобу М. А. Н. – без удовлетворения.

2. Допуск полету воздушного судна, на котором отсутствует судовая и полетная документация, предусмотренная законодательством РФ. Зачастую на

борту ВС отсутствует сертификат эксплуатанта на проведение отдельных видов авиационных работ, отсутствует сертификат летной годности, который в соответствии со ст. 36 ВЗК РФ гражданские воздушные суда является обязательным основанием для допуска к эксплуатации ВС и удостоверяет состояние его годности к полетам.<sup>21</sup>

Так, например, 12.06.2019 в УГАН НОТБ ДФО Ространснадзора, из Хабаровской транспортной прокуратуры поступили материалы по факту выполнения полета воздушным судном самолетом Ан-2 на сельскохозяйственных полях ООО <данные изъяты>, выполнявшим авиационно-химические работы, вместе с постановлением о возбуждении дела об административном правонарушении в отношении ИП Чернышова А. Д. по ч.8 ст. 11.5 КоАП РФ имевшим место с 09.06.2019 по 11.06.2019г.

Под авиационно-химическими работами следует понимать – работы по защите растений от грызунов и насекомых-вредителей, болезней, сорной растительности, внесения жидких комплексных минеральных удобрений, стимуляторов роста, десикацией, дефолиацией в посевах сельскохозяйственных культур и лесных насаждений с помощью самолётов и вертолётот, оснащенных необходимой аппаратурой для распыления жидкими химикатами или для разбрасывания удобрений и опыления сыпучими химикатами.<sup>22</sup>

По результату проведения проверки ИП Чернышов А. Д. признан виновным в совершении правонарушения предусмотренного ч. 8 ст. 11.5 КоАП РФ и подвергнут наказанию в виде штрафа в размере 10 000 руб. Не согласившись с принятым решением, ИП Чернышов А. Д. обратился в суд с апелляционной жалобой, аргументировав свою позицию тем, что воздушное судно было передано в пользование гражданину А. А. Н. по договору пользования ВС.

Из материалов дела следует, что ИП Чернышов А. Д. имеет Сертификат

---

<sup>21</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

<sup>22</sup> Приказ Минтранса России от 31.07.2009 N 128 (ред. от 14.06.2019) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (Зарегистрировано в Минюсте России 31.08.2009 N 14645). [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

эксплуатанта, в спецификации к которому заявлено, в том числе и воздушное судно АН-2, допущенное на момент выдачи документа к выполнению авиационно-химических работ, а также Сертификат летной годности на воздушное судно АН-2, сроки действия данных сертификатов истекли на момент выполнения вышеуказанных авиационных работ. Из объяснений пилота А. А. Н. данных им 12.06.2019 следует, что он состоит в трудовых отношениях с ИП Чернышовым А. Д. и работает в качестве командира воздушного судна самолета АН-2.

Суд изучив материалы дела и обстоятельства пришел к выводу о наличии в действиях ИП Чернышова А. Д. состава административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена частью 8 ст. 11.5 КоАП РФ. Представленные подателем жалобы, договоры о передаче во временное пользование самолета гражданину А. А. Н. суд расценил, как попытку уйти от ответственности, и не снимает с Чернышова А. Д. обязанности по соблюдению авиационных правил. Наказание назначено в соответствии с требованиями действующего законодательства и при таких обстоятельствах вынесенные по делу акты сомнений в законности и обоснованности не вызывают, а потому оснований для их отмены не имеется.

Суд решил Постановление по делу об административном правонарушении от 12.06.2019 УГАН НОТБ ДФО Ространснадзора по ч. 8 ст. 11.5 КоАП РФ и решение от 22.06.2019 г., вынесенное начальником Управления государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по ДФО Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, оставить без изменения, а жалобу Чернышова А. Д. без удовлетворения.

3. Допуск к проведению ремонтных работ воздушного судна лиц, не имеющих на то права, как правило выражается в отсутствии у привлекаемых к выполнению ремонтных работ организаций, необходимых лицензий на осуществление деятельности по ремонту авиационной техники, а также свидетельств специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов либо отсутствии необходимых квалификационных отметок, в соответствии с Приказ



Минтранса России от 12.09.2008 N 147 (ред. от 16.09.2015) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", у привлекаемых специалистов.

Действующие в настоящее время штрафы, количественные показатели применения ч.ч. 7, 8 ст. 11.5 КоАП РФ, свидетельствуют об эффективности её применения и приводит к снижению числа нарушений с квалифицированным составом (управление и обслуживание воздушного судна в состоянии алкогольного или наркотического опьянения), следовательно, минимизирует риски возникновения инцидентов, происшествий и авиакатастроф в сфере воздушного транспорта. В некоторой мере это вызвано ужесточением контроля, медико-санитарными частями аэропортов, предрейсового, а также пострейсового медицинского осмотра экипажей, управляющих воздушными судами, но при этом актуальной остается проблема отсутствия медицинского контроля лиц на удаленных посадочных площадках, линейных станциях и станциях технического обслуживания. В последние годы Федеральным агентством воздушного транспорта отмечается позитивная тенденция в части снижения административных правонарушений, сопряженных с причинением вреда здоровью личности.

Стоит также отметить негативную составляющую: исходя из административной и судебной практики, по ч.ч. 3, 4, 5, 6, 9 ст. 11.5 КоАП РФ, зачастую применяется санкция в виде наложения административного штрафа и в связи с незначительностью сумм штрафов, для частных владельцев воздушных судов и организаций-эксплуатантов, нарушающих установленные требования, обладающих широкими финансовыми возможностями, является практически неэффективными. Административное наказание в виде лишения права управления воздушным судном применяется значительно реже, как правило применяются в случаях повторного правонарушения.

## **2.5 Административные правонарушения общего характера на воздушном транспорте**

Все административные правонарушения, предусмотренные Главой 11 КоАП РФ, можно условно разделить на общие и специальные. Ранее рассмотренные административные правонарушения стоит отнести к специальным, так как раскрывают узконаправленную специфику противоправных действий в сфере авиации.

В данном подразделе будут рассмотрены составы статей 11.14, 11.16, 11.17 КоАП РФ, которые отнесены к общим административным правонарушениям и присущи всем видам транспорта, а также ответственность за их совершение. Вышеуказанные составы будут рассмотрены исключительно через призму авиационной деятельности. Так, например, статья 11.14 КоАП РФ «Нарушение правил перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов», которая предусматривает административную ответственность за указанное деяние, совершенное на всех трех видах транспорта – воздушном, водном, и железнодорожном.

*Опасными грузами* являются грузы, которые в силу присущих им свойств и особенностей при их перевозках, перегрузках и хранении могут создавать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, привести к повреждению, уничтожению материальных ценностей, в том числе и воздушного судна.

*Объектом* посягательства правонарушения ч.1 ст. 11.14 КоАП РФ выступают общественные отношения в сфере обеспечения безопасности при транспортировке опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов воздушным транспортом в целях предупреждения аварий, охраны жизни, здоровья людей и собственности.

*Объективная сторона* правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 11.14 КоАП РФ, состоит в нарушении условий, предъявляемых к перевозке на борту воздушного судна и в зарегистрированном багаже пассажиров, определённых в перечне, опасных веществ и предметов, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке на борту воздушного судна членами экипажа и пассажирами в зарегистрированном багаже и вещах, находящихся

при пассажирах в соответствии с приложением N 1 правил проведения предполетного и послеполетного досмотров, утвержденных Приказом Минтранса России от 25.07.2007 N 104.<sup>23</sup>

Согласно вышеупомянутого перечня *запрещено перевозить на борту воздушного судна*, следующие опасные вещества и предметы:

- взрывчатые устройства и вещества;
- сжатые и сжиженные газы;
- легковоспламеняющиеся жидкости;
- воспламеняющиеся твердые вещества, подверженные самопроизвольному возгоранию, а также вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой;
- окисляющие вещества и органические перекиси;
- токсичные вещества;
- радиоактивные материалы;
- едкие и коррозирующие вещества, сильные неорганические кислоты;
- ядовитые сильнодействующие и отравляющие вещества в жидком или твердом состоянии, упакованные в любую тару, создающие угрозу полета воздушного судна;
- оружие: гладкоствольное, нарезное и другое огнестрельное, газовое, пневматическое оружие, электрошокеры, кортики, стилеты, десантные штык-ножи, за исключением случаев и в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

*На борту воздушного судна, с соблюдением требуемых условий разрешена перевозка* следующих предметов и веществ:

- а) *В зарегистрированном багаже в грузовых, багажных отсеках воздушного судна с изолированным доступом пассажиров к багажу во время полета:* арбалеты, ружья для подводной охоты, холодное оружие, имитаторы любого

---

<sup>23</sup> Приказ Минтранса России от 25.07.2007 N 104 (ред. от 19.08.2019) "Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров" (Зарегистрировано в Минюсте России 09.08.2007 N 9975). [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

вида оружия, алкогольные напитки (в ограниченном количестве), спортивные и бытовые аэрозоли, защищенные колпачками от самопроизвольного срабатывания, ртутьсодержащие медицинские термометры;

б) *В вещах, находящихся при пассажирах, с учетом количественных ограничений и норм упаковки:*

- термометр медицинский, не содержащий ртути;
- тонометр ртутный в стандартном футляре;
- барометр или манометр ртутный;
- одноразовые зажигалки;
- сухой лед;
- 3% перекись водорода;
- жидкости, гели и аэрозоли, относящиеся к неопасным, в емкостях вместимостью не более 100 мл.
- жидкости, приобретенные в магазинах беспошлинной торговли в аэропорту или на борту воздушного судна.

В дополнение к этому администрация аэропорта, авиапредприятия, эксплуатанта оставляет за собой право принимать решение о введении дополнительных мер по обеспечению безопасности на воздушном транспорте и запрещать перевозку в салоне воздушного судна иных предметов.<sup>24</sup>

*Субъектами* правонарушений по ч.1 ст. 11.14 КоАП РФ являются граждане, должностные и юридические лица, а *субъективная сторона* может быть выражена в форме умысла или неосторожности.

*Санкция* статьи 11.16 КоАП РФ «Нарушение требований пожарной безопасности на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте» предполагает наложение административного штрафа на *субъекты*: граждан в размере от одной тысячи пятисот до двух тысяч рублей; на должностных лиц - от четырех тысяч до пяти тысяч рублей, соответственно. В обязан-

---

<sup>24</sup> Приказ Минтранса России от 25.07.2007 N 104 (ред. от 19.08.2019) "Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров" (Зарегистрировано в Минюсте России 09.08.2007 N 9975). [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ности *субъектов* входит обеспечение правил безопасности и их соблюдение на воздушном транспорте, *субъективная сторона* правонарушения характеризуется умышленной или неосторожной формой вины.

Согласно ВЗК РФ, понятие «воздушный транспорт» включает в себя не только воздушные суда, но и объекты системы организации воздушного движения, в том числе аэропорты, посадочные площадки.

*Объектом* правонарушения, предусмотренного комментируемой статьей, является безопасность в сфере эксплуатации авиационного транспорта, правила обращения с пожароопасными источниками, способными причинить вред эксплуатируемому воздушному судну, жизни и здоровью людей, собственности физических и юридических лиц, окружающей природной среде.

С *объективной стороны* правонарушение совершается в действии или бездействии в виде нарушений установленных правил пожарной безопасности, таких как: использование неисправных электронагревательных приборов, курение вблизи объектов системы организации воздушного движения, несоблюдении порядка обращения с легковоспламеняющимися веществами.

Дела об административных правонарушениях требований пожарной безопасности на воздушном транспорте рассматривают должностные лица органов, осуществляющих государственный пожарный надзор в области авиации. Основные нормативно правовые акты содержащие правила пожарной безопасности: Федеральный закон от 21.12.1994 г. N 69-ФЗ "О пожарной безопасности", ВЗК РФ, наставление по пожарной охране в гражданской авиации (НПО-ГА-85), правила перевозки грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа на воздушном транспорте.

Наиболее распространёнными причинами привлечения к административной ответственности по статье 1.16 КоАП РФ, исходя из судебной и административной практики является:

- не оснащение, размещенных на территории посадочных площадок, аэропортов пожарных щитов набором первичных средств пожаротушения;
- не оборудование стационарными заземляющими устройствами для за-

щиты от статического электричества;

– нарушение норм хранения, допуск разлития и не выполнение действий по устранению разлития горюче-смазочных материалов.

С практической точки зрения, наименьшую общественную опасность на воздушном транспорте содержат административные правонарушения, установленные в ч. 4 ст. 11.17 КоАП РФ и предусматривает для *граждан* ответственность в виде предупреждения или наложения административного штрафа в размере ста рублей, за нарушение правил фотографирования, видеосъемки или пользования средствами радиосвязи с борта воздушного судна. *Субъективная сторона* анализируемых правонарушений характеризуется умышленной формой вины.

В завершении данной бакалаврской работы будет рассмотрен состав административного нарушения по статье 11.30 КоАП РФ "Умышленное сокрытие авиационного происшествия или инцидента".

Все ранее рассматриваемые статьи носят регулятивную функцию, предписывающую субъектам, воздержаться от противоправных действий, которые могут угрожать безопасности полетов и в дальнейшем привести к авиационным происшествиям или инцидентам. В отличие от них статья 11.30 КоАП РФ носит охранительную функцию и предостерегает субъектов от сокрытия информации, которая может раскрыть причины авиапроисшествий и инцидентов, а также послужить базой для проведения корректирующих мер, мероприятий, направленных на предотвращение аналогичных происшествий и повышение безопасности полетов в дальнейшей перспективе.

Под *авиационным происшествием* (АП) понимается - событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью совершения полета, покинули воздушное судно, в ходе которого:

– какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом в результате нахождения в данном воздушном судне, за исключением

тех случаев, когда телесные повреждения получены вследствие естественных причин, нанесены самому себе либо нанесены другими лицами или, когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа. Под «телесным повреждением со смертельным исходом» понимается, получение лицом повреждения, в результате которого в течение 30 дней с момента происшествия наступила смерть;

– воздушное судно получает повреждение или происходит разрушение его конструкции, в результате чего: нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна; требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента, за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только сам двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты, или повреждены только воздушные винты, элементы планера не относящиеся к силовым, обтекатели, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства или другие элементы, если эти повреждения не нарушают общей прочности конструкции, или в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины; повреждений элементов несущих и рулевых винтов, втулки несущего или рулевого винта, трансмиссии, повреждений вентиляторной установки или редуктора, если эти случаи не привели к повреждениям или разрушениям силовых элементов фюзеляжа (балок); повреждений обшивки фюзеляжа (балок) без повреждения силовых элементов;

– воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен (воздушное судно считается пропавшим без вести, когда были прекращены его официальные поиски и не было установлено местонахождение воздушного судна или его обломков. Решение о прекращении поиска гражданского воздушного судна, потерпевшего бедствие, принимает Федеральная авиационная служба России).

АП, можно разделить на те, что привели к гибели или пропаже без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа, а также случаи гибели кого-либо из лиц, находившихся на борту, в процессе их аварийной эвакуации из воздуш-

ного судна (катастрофы), а также не повлекшее за собой человеческих жертв или пропажи без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа (аварии).

*Авиационный инцидент (АИ)* - событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имело место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полета, покинули воздушное судно, и обусловленное отклонениями от нормального функционирования воздушного судна, экипажа, служб управления и обеспечения полетов, воздействием внешней среды, которое может оказать влияние на безопасность полета, но не закончившееся авиационным происшествием.<sup>25</sup>

*Состав* правонарушения сформулирован как формальный, не требующий для привлечения к ответственности наступления каких-либо последствий.

*Объективная сторона* правонарушения по ст. 11.30 КоАП РФ совершается как путем активных действий, так и путем бездействия и может быть выражено в умышленном сокрытии, т.е. в несообщении фактических данных об АП или АИ, а также сведений о них, предоставлении неполных либо полностью или частично неверных сведений о происшествии (сокрытие записи и расшифровки бортовых речевых самописцев, отказ от дачи пояснений о происшествии, сокрытие медицинских показателей или конфиденциальных сведений, касающиеся лиц - участников авиационного происшествия, повреждение или уничтожение наземных средств объективного контроля или других связанных с АП или АИ доказательственных материалов). *Объективная сторона* правонарушения, совершенная путем бездействия, может выражаться в невыполнении обязательных действий, в нарушение порядка организации и проведения расследования АП или АИ.

Авиационные инциденты и происшествия с воздушным судном гражданской авиации РФ, либо с гражданским воздушным судном иностранного госу-

---

<sup>25</sup> Постановление Правительства РФ от 18.06.1998 N 609 (ред. от 07.12.2011) "Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. № 25. Ст. 2918.



дарства на территории РФ подлежат обязательному расследованию, целями которого являются установление их причин и принятие мер по их предотвращению в будущем, а не установление чьей-либо вины и ответственности. После завершения расследования официальная информация об АП и результатах расследования может быть доведена до сведения общественности, юридических лиц и граждан с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов.<sup>26</sup>

Дела об административных правонарушениях по статье 11.30 КоАП РФ рассматривают должностные лица Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. *Субъективная сторона* правонарушения по статье 11.30 КоАП РФ характеризуется исключительно умышленной формой вины, что прямо предусмотрено диспозицией рассматриваемой статьи, а *субъектами* являются граждане, уполномоченные должностные лица и юридические лица. Привлечение к ответственности лица, допустившего сокрытие указанных фактов по неосторожности, не может являться основанием для привлечения его к ответственности, при этом следует заметить, что сокрытие указанной информации по неосторожности практически невозможно.

Кодексом об административных правонарушениях предусмотрена *санкция* за умышленное сокрытие АП или АИ и влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от двух тысяч до пяти тысяч рублей; на должностных лиц - от четырех тысяч до десяти тысяч рублей; на юридических лиц - от двадцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей.

В 2019 году судебная практика по статье 11.30 КоАП РФ достаточно, малочисленна, что показывает положительную тенденцию, по сравнению с предыдущими годами, а также активную позицию граждан по оказанию содействия уполномоченным органам при расследовании авиационного происшествия.

---

<sup>26</sup> Постановление Правительства РФ от 18.06.1998 N 609 (ред. от 07.12.2011) "Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. № 25. Ст. 2918.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящее время, воздушный транспорт является неотъемлемой частью транспортной системы мира, занимает лидирующее место среди других видов транспорта по обеспечению безопасной перевозки пассажиров и считается, самым безопасным видом транспорта. Это реализуется за счет жесткого регламента авиационной деятельности, а также мер административного и уголовного воздействия.

На основе анализа Кодекса РФ об административных правонарушениях, иных нормативно-правовых актов, а также административной и судебной практики, были выделены основные виды правонарушений, совершаемых на воздушном транспорте. Подробно рассмотрены составы представленных административных правонарушений, включая субъект, субъективную сторону объект и объективную сторону, а также накладываемые санкции за противоправные действия.

С учетом большой общественной опасности правонарушений на транспорте в целях принятия мер превентивного характера, представляется актуальным увеличение административной ответственности за правонарушения, представляющие угрозу безопасности полетов, правил использования воздушного пространства, правил эксплуатации воздушных судов, а также требований пожарной безопасности, ведь исходя из судебной практики, именно статьи 11.3.1, 11.4, 11.5, 11.16 КоАП РФ являются наиболее часто нарушаемыми.

В последние годы Федеральным агентством воздушного транспорта отмечается положительная тенденция в части снижения административных правонарушений, сопряженных с причинением вреда здоровью и жизни людей. Положительно сказывается усиление предрейсового (послереисового) медицинского осмотра лиц, управляющих транспортными средствами, а также ужесточение контроля за соблюдением правовых норм уполномоченными лицами, по сравнению с началом второй декады 2000 года.

Оперативное выявление проблем и актуализация кодекса об административных правонарушениях благотворно влияет на сферу общественных отношений целом. Одним из последних таких изменений является Постановление Правительства РФ от 03.02.2020 N 74 "О внесении изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации", которое значительно упрощает процедуру выполнения полетов на беспилотных гражданских воздушных судах с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов.

Из слабых сторон стоит отметить: незначительность сумм штрафов для частных владельцев воздушных судов, организаций-эксплуатантов при нарушении правил безопасности эксплуатации ВС, предусмотренными частями 3, 4, 5, 6, 9 ст. 11.5 КоАП РФ, так как санкция в виде лишения права управления применяется достаточно редко и как правило за неоднократное нарушение данных норм, тем самым провоцируя рецидив.

Определяя негативную составляющую, актуальной остается проблема отсутствия медицинского контроля лиц на удаленных посадочных площадках, линейных станциях и станциях технического обслуживания.

На основе судебной практики, отдельно стоит выделить, некомпетентность некоторых должностных лиц при фиксации административных правонарушений и понимании норм права.

Таким образом, в первую очередь следует обратить внимание на решение вышеуказанных проблем, что позволит в значительной мере снизить случаи неосторожного или сознательного нарушения гражданами, должностными лицами, индивидуальными предпринимателями и юридическими лицами установленных норм и правил в сфере воздушного транспорта.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

### I Правовые акты

1 Конституция Российской Федерации (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, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2014. - № 31. - Ст. 4398.

2 Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Собрание законодательства РФ. - 1997. - № 12. - Ст. 1383.

3 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 27.12.2019) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.02.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2002. - № 1 (ч. 1). - Ст. 1.

4 Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. - 1996. - № 25. - Ст. 2954.

5 Постановление Правительства РФ от 30.07.1994 N 897 (ред. от 14.12.2006) "О Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства" // Собрание законодательства Российской Федерации. - 1994. - № 15. - Ст. 1795.

6 Постановление Правительства РФ от 18.06.1998 N 609 (ред. от 07.12.2011) "Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации. - 1998. - № 25. - Ст. 2918.

7 Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 N 138 (ред. от 13.06.2018) "Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2010. - № 14. - Ст. 1649.

8 Постановление Правительства РФ от 25.05.2019 N 658 "Об утверждении Правил учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2019. - № 14. - Ст. 2824.

9 Постановление Правительства РФ от 03.02.2020 N 74 "О внесении изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации". [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202002040016> - 08.02.2020.

10 Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" (с изменениями и дополнениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2007. - N 7. - Ст. 837.

11 Приказ Минтранса России от 28.11.2005 N 142 (ред. от 12.02.2018) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования авиационной безопасности к аэропортам" (Зарегистрировано в Минюсте России 28.12.2005 N 7321). [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

12 Приказ Минтранса России от 13.07.2006 N 82 (ред. от 03.06.2015) "Об утверждении Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах Российской Федерации" (Зарегистрировано в Минюсте России 02.10.2006 N 8343). [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

13 Приказ Минтранса России от 25.07.2007 N 104 (ред. от 19.08.2019) "Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров" (Зарегистрировано в Минюсте России 09.08.2007 N 9975). [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

14 Приказ Минтранса России от 12.09.2008 N 147 (ред. от 16.09.2015) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражд-

данской авиации" (Зарегистрировано в Минюсте России 20.11.2008 N 12701). [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

15 Приказ Минтранса России от 31.07.2009 N 128 (ред. от 14.06.2019) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (Зарегистрировано в Минюсте России 31.08.2009 N 14645). [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

16 Приказ Минтранса России от 23.12.2009 N 249 (ред. от 13.08.2015) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации" (Зарегистрировано в Минюсте России 02.02.2010 N 16185). [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

17 Приказ Минтранса России от 09.03.2016 N 47 (ред. от 09.07.2018) "Об установлении зон ограничения полетов" (Зарегистрировано в Минюсте России 11.04.2016 N 41761). [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

18 Приказ Минтранса России от 09.03.2016 N 48 (ред. от 05.10.2018) "Об установлении запретных зон" (Зарегистрировано в Минюсте России 11.04.2016 N 41762). [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

19 Приказ Росаэронавигации от 28.11.2007 N 119 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Размещение маркировочных знаков и устройств на зданиях, сооружениях, линиях связи, линиях электропередачи, радиотехническом оборудовании и других объектах, устанавливаемых в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов" (Зарегистрировано в Минюсте РФ 06.12.2007 N 10621). [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

20 Доклад «Об итогах работы Федерального агентства воздушного транс-

порта в 2018 году, основных задачах на 2019 год и среднесрочную перспективу» // Федеральное агентство воздушного транспорта. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.favt.ru/o-rosaviacii-kollegija-materially/?id=5204>

## II Специальная литература

21 Бельский, К. С. О системе административного права / К. С. Бельский // Государство и право. - 1998. - С. 5-11.

22 Братановский, С. Н. Административная ответственность в сфере гражданской авиации / С. Н. Братановский, М. В. Шустова // Транспортный вестник. - 2016. - № 1. - С. 31-55.

23 Волков, М. М. Воздушное право: учебное пособие / М. М. Волков. - Ленинград: Академия гражданской авиации, 1975. - С. 140.

24 Егиазаров, В. А. Транспортное право: учебник / В. А. Егиазаров. - 7-е Изд., доп. и перераб. - М.: Юстицинформ, 2011. - С. 608.

25 Елисеев, Б. П. Воздушное право: учебник для бакалавров / Б. П. Елисеев, В. А. Сvirкин. - М.: Изд. Дашков и Компания, 2012. - С. 436.

26 Кириченко, О. В. Воздушное право: учебно-методическое пособие / О. В. Кириченко, Л. П. Кириченко. - М.: Юстицинформ, 2019. - С. 468.

27 Красников, Д. С. Административная ответственность в гражданской авиации: учебное пособие / Д. С. Красников // Проблемы совершенствования законодательства об административной ответственности. - М., 1965. - С. 674.

28 Лебедева, М. Ю. Воздушное право, как подотрасль транспортного права (теоретический аспект): научная статья / М. Ю. Лебедева, А. Ю. Пиджаков. // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. - 2013. - N 196. - С. 35-39.

29 Матвейко, А. А. Состав административных правонарушений, совершаемых на воздушном транспорте / А. А. Матвейко // Молодой ученый. - Казань, 2017. - N 143. - С. 232-234.

30 Морозов, С. Ю. Транспортное право: учебник для академического бакалавриата / С. Ю. Морозов. - 5-е Изд., доп. и перераб. - М.: Издательство Юрайт, 2019. - С. 577.

31 Жигулович, А. И. Нарушение правил использования воздушного пространства как административное правонарушение / под ред. А. В. Сладковой. - М.: Полиграф-Плюс, 2015. - С. 615.

32 Уткин, В. А. Международное право борьбы с преступностью: учебное пособие. / В. А. Уткин. - Томск: Изд-во НТЛ, 2017. - С. 476.

### III Историко-правовые источники

33 Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключ. СССР, -2003. - N 29/ - ст.2087.

34 "Конвенция о международной гражданской авиации" (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) (с изм. от 26.10.1990) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/2540490> – 08.02.2020.

35 Приказ МГА СССР от 21.06.1985 N 133 "О введении в действие Наставления по пожарной охране в гражданской авиации СССР" (вместе с "Наставлением по пожарной охране в гражданской авиации СССР (НПО ГА-85)", "Извлечением из Правил учета пожаров", утв. МВД СССР 23.05.1985, "Инструкцией о порядке взаимодействия органов пожарной охраны Министерства внутренних дел СССР и Министерства гражданской авиации по организации противопожарной защиты и тушения пожаров на объектах ГА", утв. МВД СССР 20.02.1975, МГА СССР 18.02.1975). [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

### IV Правоприменительная практика

36 Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 24 декабря 2015 г. по делу № А40-216838/2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sudact.ru/vsrf/doc/5prmy4G7Ty5u> – 08.02.2020.