

Завьялова Вероника Александровна

Студент,

4 курс, юридического факультета

Оренбургского государственного университета

Россия, г. Оренбург

Саблин Дмитрий Александрович

кандидат педагогических наук, доцент кафедры теории государства и

права и конституционного права

Оренбургского государственного университета

Россия, г. Оренбург

**ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ АЭРОПОРТАХ И ВНЕДРЕНИЯ
СТАНДАРТОВ ИКАО В ИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

Аннотация: в статье приводится краткий обзор действующего законодательства РФ, предметом которого является правовой статус и правовое регулирование деятельности аэропортов, указываются недостатки в правовом регулировании в рассматриваемой сфере, освещаются некоторые коллизионные вопросы с международным правом. Предлагаются пути имплементации норм, закрепленных в стандартах ИКАО, в национальное законодательство России.

Ключевые слова: международный договор, аэропорт, международное правовое сотрудничество, аэродром, стандарты ИКАО, аэропортная.

Annotation: the article provides a brief overview of the current legislation of the Russian Federation, the subject of which is the legal status and legal regulation of the activities of airports, the shortcomings in the legal regulation in this area are indicated, some conflict issues with international law are highlighted. The ways of

implementing the norms enshrined in the ICAO standards into the national legislation of Russia are proposed.

***Keywords:** international agreement, airport, international legal cooperation, aerodrome, ICAO standards, airport activities.*

В настоящее время в России существуют федеральные законы о приватизации, банкротстве, антимонопольной политике и естественных монополиях в сфере государственного регулирования гражданской авиации, но, к сожалению, Закон об аэропортах и деятельности аэропортов по-прежнему отсутствует.

Фактически, с 1997 года по настоящее время комиссии Госдумы разработали закон «Об аэропортах России», но не были включены в планы законодательной работы. Подготовленный сейчас законопроект также требует серьезного пересмотра и юридической корректировки.

Закон об аэропортах должен регулировать деятельность аэропортов в России, устанавливать основные требования к ним и систему классификации, соответствующую демократическому государству с федеративным устройством и рыночной моделью экономики.

Закон должен определять правовые и организационные основы функционирования аэропортов, регулировать деятельность физических и юридических лиц с учетом интересов граждан, государства, потребностей экономики страны и безопасности полетов.

В проекте Федерального закона «Об аэродромах, аэропортах и деятельности аэропортов в гражданской авиации Российской Федерации и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации». В целом аэропорт определяется как комплекс сооружений и сооружений (объектов), включая аэродром (вертодром, гидроаэродром), терминал аэропорта. Другие объекты, в том числе комплекс инфраструктурных средств, предназначенных для приема и отправки самолетов и других воздушных судов, услуги воздушного транспорта, пассажиров, обработки

грузов, багажа, почты, эксплуатация которых обеспечивается одним или несколькими юридическими лицами (операторами). Независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности и наличия необходимого оборудования, авиационного персонала и других работников для этих целей.

Аэропорты могут быть классифицированы и неклассифицированы, использованы для целей гражданской авиации и других видов авиации и могут быть классифицированы по уровню и стоимости.

Название самого закона и приведенное определение явно страдают от юридической неграмотности. Аэропорт является объектом инфраструктуры только гражданской авиации, и в юридической терминологии отсутствует понятие уровня и значения аэропорта, кроме того, в этом определении законопроекта понятия аэропорт и аэродром смешаны.

Что касается названия Федерального закона, закон не может быть назван так. Изменения и дополнения в законодательные акты Российской Федерации вносятся отдельным федеральным законом (закон об аэропортах вносит изменения, например, в Налоговый кодекс Российской Федерации!?)

Воздушный кодекс Российской Федерации в статье 40 «Аэродромы и аэропорты» закрепляет концепцию аэропорта как комплекса средств, включая аэродром, аэровокзал, другие средства, предназначенные для приема и отправки воздушных судов, для осуществления воздушных перевозок и наличия, необходимого оборудования для этих целей и соответствующий авиационный персонал и другие рабочие.[1, ст.40]

Как видите, существует проблема несоответствия нормам Гражданского кодекса Российской Федерации и Воздушного кодекса Российской Федерации. Понятие «аэропорт» в ВК РФ соответствует только ст. 132 ГК РФ, т.е. представляет собой имущественный комплекс, используемый для предпринимательской деятельности.[2, ст.132]

Аэропорт функционирует как авиатранспортная компания, обеспечивая регулярные и нерегулярные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты

воздушным транспортом и имея для этого необходимый комплекс сооружений, зданий, оборудования, услуг, а также персонала.

По нашему мнению, такая формулировка нормы об аэропортах в ВК РФ даст аэропортам статус юридических лиц и позволит закону определять право собственности на аэропорты, права пользователей и операторов, а также порядок сертификации.

В целях повышения эффективности системы государственного регулирования развития аэропортов Российской Федерации в вопросах управления федеральной собственностью предлагается:

- осуществление государственной поддержки в сфере инвестиций в развитие основных фондов аэропортов;

- осуществление государственной поддержки организации транспортных узлов («хабов») в аэропортах Российской Федерации, обеспечение создания возможностей для авиационных альянсов и оживления перевозок на региональных воздушных линиях;

- передача прав собственности на землю в аэропорты.

Как показал анализ практики государственного регулирования естественной монополии аэропортов Российской Федерации, необходимо привести систему сборов в соответствие с требованиями статьи 15 Конвенции о международной гражданской авиации.[3]

Одним из серьезных недостатков действующего Воздушного кодекса Российской Федерации является отсутствие четких и четких положений о порядке применения стандартов ИКАО в деятельности аэропортов и аэродромов. Кажется, что эта проблема является вторичной, и владельцы аэропортов и аэродромов могут решать по своему усмотрению, исходя из своих материальных возможностей.

На самом деле, такое очень слабое представление о стандартах ИКАО на практике превращается в серьезные экономические просчеты владельцев аэропортов и аэродромов.

Экономя на внедрении стандартов ИКАО, владельцы не увеличивают, а снижают капитализацию аэропортов и аэродромов и лишают себя возможности признать их полноценными объектами, отвечающими стандартам ИКАО.

Внедрение стандартов ИКАО возможно сегодня на основе Федерального закона «О техническом регулировании», [4] который устанавливает переходный период до 2010 года, позволяя производителям товаров и услуг разрабатывать федеральные общеобязательные технические правила в своей сфере деятельности. Но таких правил в сфере гражданской авиации нет.

Основные обязанности государств при формировании национального авиационного законодательства:

1. Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная 7 декабря 2004 года в Чикаго.

2. Каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством на своей территории (статья 1 Конвенции).

3. Присоединяясь к Конвенции о международной гражданской авиации, государства соглашаются с определенными принципами и мерами, с тем чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом в соответствии с международно признанными минимальными эксплуатационными стандартами, процедурами и практикой.

4. Обязательство государств сотрудничать в максимально возможной степени для достижения стандартизации и гармонизации норм, правил, стандартов, процедур и практики является одним из требований Конвенции (статьи 12 и 37).

5. Внедрение международных стандартов и рекомендуемой практики Договаривающимся государством ИКАО, как правило, должно осуществляться в рамках закона, изданного в этом государстве (основного авиационного права). Законодательство об авиации обеспечивает разработку и публикацию авиационных правил, которые соответствуют принятию государством положений, содержащихся в Приложениях к Чикагской конвенции, и созданию

соответствующего государственного органа - департамента гражданской авиации, а также обеспечивает необходимые полномочия для обеспечения соблюдения этих положений. [5]

Для совершенствования законодательства об аэропортах и аэродромах, чтобы обеспечить их нормальную и эффективную эксплуатацию, необходимо четко и четко решить вопрос о владении аэропортами и аэродромами в сочетании с общественными интересами государства. Это позволит нам расширить рамки привлечения капитала в экономику международных аэропортов и аэродромов без ущерба для международных обязательств Российской Федерации в этой области.

Таким образом, посредством принятия национальных правил государство должно применять международные стандарты и рекомендованные практики, содержащиеся в приложениях к Конвенции, и обеспечивать их выполнение.

Поэтому стоит подумать о том, пора ли внедрять стандарты ИКАО в области регулирования деятельности аэропортов в национальном авиационном законодательстве, поскольку последнее не должно быть ниже требований, установленных международными стандартами.

Изучение и анализ правовой базы международных договоров Российской Федерации в области воздушного транспорта позволяет сделать несколько обобщенных выводов и дать некоторые рекомендации по решению указанных проблем.

Поскольку реализация является правовым средством (преобразование, отправка, получение) и формой для консолидации международных правил в национальных документах и практики их применения, на наш взгляд, существует два возможных решения вопроса об осуществлении правил ИКАО:

- использование рефералов как средства правовой реализации;
- возможен другой, параллельный существующему, или замена первого варианта. Все сводится к приему.

Похоже, что либерализация правовой системы документов в сфере аэропортовой деятельности должна осуществляться именно с помощью

приемной. Прием является более предпочтительным, поскольку позволяет уменьшить количество коллизионных норм в международных и национальных аэронавигационных правилах.

Такой способ юридической реализации документов ИКАО по рассматриваемому вопросу полностью соответствует нормам Гражданского кодекса Российской Федерации, которые устанавливают приоритет международного договора по отношению к национальному законодательству и устанавливают принцип прямого применения. Международных договоров на территории этого государства.

Реализация требует работы, направленной на изменение норм действующих законов, норм и подходов, присущих практике регулирования аэропорта как субъекта естественной монополии.

Вопросы изменения национального законодательства в этой области отражены в «Транспортной стратегии Российской Федерации», утвержденной Президентом Российской Федерации и уточняющей федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России». Однако значительная часть предусмотренных Стратегией законопроектов так и не была внесена в Государственную Думу. Статус закона получил совсем небольшое количество.

В любом случае, проблема правовых стандартов ИКАО и, следовательно, того, чему должны соответствовать законодательство и правоприменительная практика государств - членов этой организации, включая Россию, заслуживает углубленного изучения.

Право ничто, если его положения не реализованы в деятельности людей и их организаций, в общественных отношениях.

Другими словами, без применения закона, без наполнения его норм живым практическим содержанием, связанным с выполнением юридическими лицами его требований, смысл теряется правовое регулирование общественных отношений. Только реализация правовых требований на практике позволяет нам

достичь результата, к которому стремятся создатели правовых норм и который, по их мнению, должен привести к полезной цели, определяемой этой нормой.

Список используемых источников:

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ ст. 40. «Аэродромы и аэропорты».

2. Гражданский Кодекс Российской Федерации. Часть первая: Федеральный закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Собр. законодательства РФ. 1994. № 32. Ст.132

3. Федеральный закон от 17.08.1995 N 147-ФЗ (ред. от 29.07.2017) "О естественных монополиях"

4. Федеральный закон "О техническом регулировании" от 27.12.2002 N 184-ФЗ

5. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. (Чикагская конвенция 1944 г.).