

Секция «Юриспруденция»

Правовое обеспечение деятельности аэропортов

Ворожжевич Арина Сергеевна

Студент

Новосибирский государственный университет, Юридический факультет,

Новосибирск, Россия

E-mail: arinavorozhevich@yandex.ru

В контексте сложной экономической конъюнктуры особую актуальность приобретают проблемы развития регионального пространства, повышения привлекательности российской экономики для иностранных инвестиций, особое значение в решении которых имеет аэропортовая инфраструктура. Настоящее состояние рассматриваемого сектора экономики следует признать неудовлетворительным, что обусловлено во многом отсутствием адекватного законодательного регулирования, проявляющимся на нескольких уровнях:

1. Определяя аэропорт как объект гражданских прав с неясным правовым режимом, ст. 40 Воздушного кодекса не учитывает дуалистической субъектно-объектной наполняемости данного понятия и не раскрывает его специфики с позиции обозначенных сторон. Поэтому, *de lege ferenda*, аэропорт должен быть определен как юридическое лицо или несколько юридических лиц, объединенных в аэропортовый холдинг, осуществляющих установленную законом деятельность и обладающих на праве собственности или ином вещном праве аэропортовым предприятием. При этом, в законе должны быть определены основы правоотношений холдинговой компании с иными юридическими лицами, входящими в объединение и контрагентами аэропорта.

2. Посредством отнесения аэропорта к субъектам естественной монополии, а его деятельности к лицензируемой законодатель предоставил государству возможность контроля за его функционированием. Между тем, следует установить и исключительно цивилистические ограничения деятельности аэропортов. На законодательном уровне должен быть очерчен спектр возможных видов аэропортовой деятельности в соответствии с целевой направленностью на удовлетворение нужд экономики и населения в воздушных перевозках (авиационная деятельность) и непосредственное обслуживание потребителей на территории аэропортового комплекса (неавиационная деятельность).

3. Сегодня большинство крупных аэропортов являются хозяйственными обществами и, соответственно, субъектами частной собственности. Однако о полном их разгосударствлении говорить не приходится: аэродром с его капиталоемкими инфраструктурными сооружениями, земельные участки, а также контрольные пакеты акций некоторых аэропортов (Шереметьево, Толмачево) до сих пор остаются в государственной собственности. В этой связи, представителями, как бизнеса, так и властных структур активно обсуждается необходимость проведения дальнейших приватизационных мероприятий, обоснованием которой служит неэффективность государственной собственности, с чем, однако, нельзя согласиться. Ни с макроэкономической, ни микроэкономической точки зрения не устанавливается прямой зависимости между формой собственности и эффективностью управления предприятием. Согласно господствующей в современной экономической доктрине теории неинституционализма, в процессе трансакционных отношений право собственности должно переходить к тем общественным группам или индиви-

дам, для которых оно представляют наибольшую ценность. Применительно к аэропортам, обладающим стратегическим значением для экономики страны, таким субъектом является государство [1].

Частные собственники «губят» аэропортовые предприятия не реже, чем государственные, что связано не только с просчетами в управлении, но и нежеланием вкладывать средства в малоприбыльные аэропортовые комплексы, не входящих в осевую ветвь транспортной системы. Весьма симптоматичными в этой связи видятся как, в общем, сокращение за последние 20 лет количества аэропортов более чем в 4 раза, так и конкретные примеры банкротства аэропортов, в частности, ОАО «Аэропорт Красноярск», около 50% акций которого до последнего времени принадлежало двум физическим лицам.

В рассматриваемой сфере банкротство таит в себе крайне негативные последствия не только для самого субъекта, но для отдельных регионов страны, населения. Решение данной проблемы видится в законодательном установлении возможности национализации аэропортовых предприятий, управление которыми осуществляется неэффективно.

Перспективу для эффективизации функционирования аэропортов открывают также механизмы государственно-частного партнерства, в первую очередь, концессионные соглашения, позволяющие государству, оставаясь собственником социально-значимого аэропортового имущества, передавать частным субъектам полномочия по управлению аэропортовой деятельностью, строительству и реконструкции объектов комплекса.

Единственное такое соглашение было заключено в 2009 г. правительством Санкт-Петербурга, ОАО «Аэропорт Пулково» и консорциумом «Воздушные ворота Северной столицы», в соответствии с которым консорциум принял на себя обязательства по реконструкции и эксплуатации всего аэропортового предприятия. Не смотря на целесообразность заключения такого договора, нельзя не заметить его несоответствие императивным нормам Закона «О концессионных соглашениях», установивших в качестве концедента исключительно публично-правовое образование, а объекта – аэродром. Решение данного противоречия видится в том, чтобы, не изменяя законодательной конструкции концессионного соглашения, договор со схожим содержанием, заключаемый между юридическими лицами определить как смешанный, заключающий в себе элементы договоров аренды, подряда, возмездного оказания услуг, коммерческой концессии и закрепить в законе его многокомпонентную конструкцию.

4. Система слотирования, в которой аэропорт осуществляет свою основную деятельность по обеспечению взлета и посадки, по сей день детальным образом не разработана, что порождает значительное количество споров между авиакомпаниями и аэропортами. В дополнение к Постановлению Правительства 599 от 22.06.2009 г., определившему общий порядок распределения слотов необходимо разработать правила проведения конкурса на покупку слота субъектами, принадлежащими к одной группе.

Услуги по обеспечению безопасности должны оказываться аэропортом не только перевозчикам, но и пассажирам, на что зачастую указывается в отчетных документах аэропортов. Однако договор в таком случае не заключается, отношения носят безвозмездный характер, что в соответствии с действующим законодательством, не создает обязательств между потребителями и аэропортом и не позволяет в случае не проявления последним должной заботливости и осмотрительности, возложить на него ответственность, что должно быть специально предусмотрено в законе.

В соответствии со всем вышеизложенными нами был разработан примерный текст закона «Об аэропортах и аэропортовой деятельности».

Литература

1. Коуз Р. Фирма, рынок и право. М., 1993.

Слова благодарности

Вне зависимости от итогов конкурсного отбора, спасибо за предоставленную возможность принять участие в столь масштабном научном событии!