



ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ ОКАЗАНИЯ УСЛУГИ БАЗИРОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В АЭРОПОРТАХ УКРАИНЫ

Валентин СПАСИБО,
соискатель

Научно-исследовательского института частного права
и предпринимательства Академии правовых наук Украины

Summary

In the article made an analysis of the current status of regulatory civil relations service delivery based aircraft at airports of Ukraine and its practical application. Provided rating of them in terms of the recommendations of the International Civil Aviation Organization. Particular attention given to the economic nature of this type of legal relationship, its place in the system, within the airport services provider.

Key words: home services, aircraft, ICAO recommendations, airfields, airports.

Аннотация

В статье сделан анализ текущего состояния нормативного регулирования гражданских правоотношений по оказанию услуг базирования воздушных судов в аэропортах Украины и практике его применения. Дана оценка с точки зрения рекомендаций Международной организации гражданской авиации. Особое внимание уделено экономической природе данного вида правоотношений, его месту в системе услуг, входящих в аэропортовое обслуживание.

Ключевые слова: услуга базирования, воздушные суда, рекомендации ИКАО, аэродромы, аэропорты.

Постановка проблемы. В практике работы аэропортов Украины часто встречаются случаи, когда воздушные судна находятся на их территории длительное время, превышающее регламентированные законодательством нормативные сроки. При этом возникает вопрос о том, на каком правовом основании может осуществляться такая длительная стоянка. Вопрос имеет не только теоретическое, но и большое практическое значение, так как от ответа на него прямо зависит форма, вид и размер оплаты за нахождение воздушного судна на территории аэропорта.

Одним из оптимальных и широко применяемых в мире вариантов урегулирования рассматриваемых правоотношений является заключение между эксплуатантом воздушного судна и эксплуатантом аэропорта договора базирования. Законодательство Украины не содержит четкого нормативного определения термина «базирование воздушного судна» и единого понимания его содержания. Это, в свою очередь, создает объективные сложности для понимания специфики реализации конкретных прав и выполнения обязанностей в рамках этих правоотношений, что уже привело к проблемам на практике. В частности, возникли судебные споры между управляющими компаниями аэропортов г. Борисполь, г. Львов и государственными органами управления, а также возбуж-

ден ряд уголовных дел. В совокупности все это дестабилизировало работу предприятий и создало реальные препятствия в их деятельности.

Целью этой статьи является формирование предложений о способах устранения выявленного пробела в нормативном регулировании с учетом международного опыта и практики Международной организации гражданской авиации.

Изложение основного материала исследования. Известно, что структура гражданских правоотношений определяется как совокупность нескольких составляющих – элементов правоотношений. К ним относят участников или субъекты правоотношения, объект правоотношения, содержание правоотношения [1, с. 99].

В исследуемых правоотношениях в настоящее время сформировано представление лишь о его субъектах. Ими выступают эксплуатанты воздушных судов и эксплуатанты аэропортов (аэродромов). Касательно иных элементов никакой определенности ни на законодательном уровне, ни на уровне теории гражданского права пока не существует. Открытыми остаются вопросы о том, в чем суть услуги базирования воздушных судов, каков предмет этих правоотношений, в чем заключаются ее отличия от иных оснований нахождения воздушного судна на территории аэропорта, в том числе от сверхнормативной стоянки.

Каковы особенности содержания этих отношений и, что особенно важно на практике, имеют ли право стороны в договоре на аэропортовое обслуживание самостоятельно определять стоимость данной услуги?

Анализируя нормы законодательства Украины о воздушных перевозках, можно прийти к выводу о том, что в настоящее время предмет услуги базирования может быть описан такими понятиями, как «базовый аэродром» и «аэропорт базирования».

Законодательство Украины требует выделение и оборудование на аэродромах двух видов стоянок воздушных судов: перрон стоянки для технического обслуживания и стоянки долгосрочного хранения. Для воздушных судов каждой авиакомпании, *базирующейся в аэропорту (аэродроме)*, выделяются постоянные стоянки долгосрочного хранения.

Базовым аэродромом следует считать аэродром, предназначенный для постоянного базирования воздушных судов. Известно, что перед началом использования авиакомпанией воздушных судов и оказания услуг по воздушным перевозкам с помощью этих судов, авиакомпания должна, кроме других разрешительных документов, получить сертификат эксплуатанта на такие воздушные суда. И в дальнейшем авиаперевозчик обязан оказывать услуги по воздушным перевозкам на условиях, установленных серти-



фикатом эксплуатанта, лицензией и предоставленными ему правами на эксплуатацию воздушных линий. Для получения Сертификата эксплуатанта необходимо составить в произвольной форме письмо о намерениях, а также заявку. В этих документах, среди прочего, должны быть указаны аэропорты базирования и типы воздушных судов, которые будут использоваться.

С учетом именно этих норм формируется существующая судебная практика, по которой за авиакомпаниями признано право заключать договор о базировании воздушного судна и оплачивать услуги базирования не по государственным тарифам только в случае, если она в своем сертификате эксплуатанта отмечает определенный аэропорт как базовый. Во всех остальных случаях следует платить сбор за сверхнормативную стоянку воздушного судна. В то же время суд обратил внимание на то, что действующим законодательством Украины не предусмотрен прямой императивный запрет аэропортам оказывать авиакомпаниям такую услугу, как предоставление места для базирования воздушных судов и возможности установки собственных тарифов за предоставление этих услуг [2].

Таким образом, в настоящее время в основу определения вида гражданских правоотношений (договор базирования) положено наличие или отсутствие определенных административных документов. Полагаем, что это неправильно ни с теоретической, ни с практической точки зрения. Для формирования предложений по данному вопросу следует сделать анализ того ключевого момента, который в данном случае играет основную экономическую роль, – оснований и условий взимания платы за нахождение воздушного судна на территории аэропорта.

Нормами Воздушного кодекса Украины [3, ст. 81] определено, что в случае оказания в аэропортах и на аэродромах услуг по обеспечению сверхнормативной стоянки воздушных судов, подлежит взиманию плата, порядок расчета которой, размер и условия освобождения от нее устанавливаются согласно законодательству Украины с учетом рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации.

Возможны несколько видов такой платы, основными из которых являются: а) сбор за сверхнормативную стоянку воздушного судна; б) плата за оказание услуг базирования; в) арендная плата.

Нормативное регулирование проводится только относительно первого вида платы.

Сбор за сверхнормативную стоянку воздушного судна по своей правовой природе является государственной регулируемой ценой, устанавливается за каждый полный день или его часть в процентном отношении к ставке сбора за взлет-посадку в дневное время или за каждый час сверхнормативной стоянки и каждую тонну максимальной взлетной массы воздушного судна независимо от вида сообщения (время сверхнормативной стоянки определяется в часах с округлением до первого десятичного знака). Нормативное (без выплаты сбора) время стоянки пассажирских воздушных судов составляет три часа. Нормативное (без выплаты сбора) время стоянки грузового воздушного судна составляет шесть часов. При этом сбор за сверхнормативную стоянку не взимается, если задержка авиарейса состоялась по вине работников аэропорта [4, п. 2.4]. Как видно, взимание данного сбора осуществляется по общему правилу независимо от причин нахождения воздушного судна перевозчика на территории аэропорта.

Именно это и является тем спорным моментом, который порождает значительные по своим суммам и по воздействию на участников рынка хозяйственные и административные споры. Ради достижения задачи взимания сбора за сверхнормативную стоянку воздушного судна, созданы административные препятствия свободе договора, свободе выбора сторонами правового основания нахождения судна на территории аэропорта.

Этот подход не соответствует европейской практике, что может быть подтверждено системным анализом документов Международной организации гражданской авиации. При этом важно понимать, что под стандартом Международной организации гражданской авиации понимаются требования, которые Украина должна соблюдать согласно Конвенции о

международной гражданской авиации [5, п. 2].

В первую очередь следует отметить, что документы Международной организации гражданской авиации предусматривают возможность включать в структуру аэродрома: а) перрон пассажирского аэровокзала; б) перрон грузового аэровокзала; в) удаленную стояночную площадку [6, п. 3.1]. Также выделяют предангарные перроны, перроны для обслуживания, перроны для авиации общего назначения, транзитные перроны, перроны или зоны для швартовки приписанных воздушных судов, другие перроны для наземного обслуживания.

В Политике Международной организации гражданской авиации по аэропортовым сборам и сборам за аэронавигационное обслуживание [7, п. 5] указано, что при установлении сборов за стоянку и использование ангаров следует придерживаться таких принципов: 1) при определении сборов, связанных с использованием мест стоянки, ангаров и длительным хранением воздушных судов, в качестве основания, насколько это возможно, следует использовать максимально допустимый взлетный вес и/или размеры воздушного судна (занимаемая площадь) и продолжительность стоянки; 2) любой период бесплатной стоянки воздушных судов непосредственно после посадки должен определяться на месте с учетом расписания, наличия свободных мест стоянки и других соответствующих факторов.

Важно отметить, что сборы за пользование местами стоянки часто используются для целей регулирования, например, для поощрения быстрой загрузки и разгрузки воздушных судов, создавая тем самым возможность использования места стоянки для большего числа воздушных судов. Сборы за пользование местами стоянки на перроне, как только они вступают в силу после периода бесплатной стоянки, являются не только более высокими по сравнению со сборами за использование стоянки вне перрона, но даже могут расти быстрее.

Подытоживая, приходим к следующим выводам. Во-первых, указанные стандарты предусматривают разные основания нахождения воздушных судов на территории аэродрома:



а) для посадки и высадки пассажиров, заправки и технического обслуживания воздушных судов, загрузки и выгрузки груза, почты и багажа – на перроне пассажирского аэровокзала (транзитном перроне); б) для загрузки и выгрузки грузов – на грузовом перроне аэровокзала; в) для длительной стоянки – на отдельных местах для стоянки на территории пассажирского аэровокзала (зоны для швартовки приписанных воздушных судов), в ангарах, на удаленной стояночной площадке; г) для обслуживания – на прилегающей к авиационному ангару территории, в ангарах, иногда на отдаленных стояночных площадках. Во-вторых, стандарты различают три различных вида сборов в зависимости от оснований и целей нахождения воздушного судна на территории аэродрома: а) сбор за использование места стоянки (с воздушных судов, находящихся на перроне по основаниям, указанным в п.п. «а», «б» выше); б) сбор за использование ангаров (с воздушных судов, находящихся на перроне по основаниям, указанным в п.п. «в», «г» выше); в) сбор за длительное хранение воздушных судов (с воздушных судов, находящихся на перроне по основаниям, указанным в п. «в» выше). В-третьих, принципы формирования тарифов за использование места стоянки на перроне отличаются от принципов формирования тарифов на длительное хранение воздушных судов, в том числе в ангарах. Первый вид тарифов (тариф на стоянку) должен быть высоким, поскольку помимо функции получения дохода он также выполняет функцию регулятора и стимулятора ускорения обслуживания воздушных судов. Для этих целей вводятся повышенные ставки этого сбора и/или прогрессивная шкала для обложения. Последнее очень важно для крупных аэропортов Европы и США, где спрос на аэропортовые услуги часто превышает даже технические возможности аэропортов. Именно поэтому на европейских и американских перронах самолеты не задерживаются дольше, чем это объективно необходимо для выполнения технологических манипуляций с ними. Если же с управляющей компанией аэропорта заключен договор базирования для воздушного судна, или возникает необходимость

в его техническом обслуживании, то по прибытии оно транспортируется на места длительного хранения или в ангары.

Таким образом, экономическая суть сбора за сверхнормативную стоянку воздушных судов состоит в стимулировании предельно быстрого обслуживания воздушных судов на перроне, когда намерениями сторон в договоре на аэропортовое обслуживание не охватывается согласованное сознательное длительное нахождение воздушного судна на территории аэропорта по тем или иным сугубо хозяйственным причинам. Если же стороны договора имеют намерение оставить воздушное судно на территории аэропорта для технического обслуживания, хранения или других целей, то нет никаких экономических и правовых оснований ограничивать принцип свободы договора и допускать ничем необоснованное чрезмерное вмешательство государства в регулирование этих гражданских отношений. Это вмешательство не может быть объяснено ни соображениями безопасности, ни требованием соблюдения законодательства о защите конкуренции, ни другими аргументами.

Возвращаясь к вопросу о предмете и содержании правоотношений по базированию воздушного судна, помимо изложенного выше, полагаем необходимым учесть следующее. Практический опыт договорного регулирования показывает, что в обязанности эксплуатанта аэропорта, связанные с обеспечением базирования воздушного судна, должны входить такие услуги: резервирование места для стоянки в течение всего срока заявки на услугу базирования, размещение воздушного судна на зарезервированном месте, организация места стоянки воздушного судна, обеспечение сохранности воздушного судна, обеспечение режима доступа к воздушному судну, в случае необходимости – организация выполнения работ по ремонту и техническому обслуживанию воздушного судна.

Резервирование места для стоянки должно осуществляться по возможности за пределами перрона или на его периферии, с тем чтобы не мешать стоянке и маневрам воздушных судов, которые будут находиться на территории аэропорта только для осуществ-

ления операций выгрузки, загрузки, регламентного обслуживания без оказания услуг базирования. Резервирование места для стоянки должно осуществляться исходя из габаритных размеров того типа воздушного судна, который будет указан в заявке на предоставление услуг базирования. Резервирование места для стоянки не должно означать принятие на себя эксплуатантом аэропорта обязательства предоставлять какое-то конкретное фиксированное место для стоянки воздушного судна. В этом случае фактически между сторонами возникнут правоотношения по аренде недвижимого имущества. А так как большинство аэропортов Украины находятся в государственной или коммунальной собственности, в таком случае должны применяться нормы об аренде государственного и коммунального имущества, включая особенности процедуры заключения договоров, их содержания, определения платы за аренду и т.д. Именно поэтому под резервированием места для стоянки следует понимать обязательство обеспечить определенному перевозчику возможность в течение согласованного периода размещать указанные в заявке воздушные суда на территории аэропорта без уточнения конкретного места.

Организация места стоянки воздушного судна включает в себя обязательство обеспечить следующее: 1) место стоянки должно иметь бетонное, соответствующее нормативам покрытие, которое находится в надлежащем техническом состоянии, позволяет беспрепятственно и безопасно осуществлять движение воздушного судна; 2) место стоянки должно иметь разметку, которая дает возможность его идентифицировать (разметка должна время от времени восстанавливаться в соответствии с установленными техническими нормами и правилами); 3) в зимнее время место стоянки должно быть очищено от снега для беспрепятственного и безопасного движения воздушного судна; 4) в любое время года место стоянки должно быть очищено от мусора, а также предметов, препятствующих движению воздушного судна; 5) подъездные пути к/от месту стоянки должны соответствовать требованиям, указанным в п.п. 1–4 этого перечня.



Обеспечение сохранности воздушного судна осуществляется путем: 1) установления и соблюдения общего пропускного режима на территорию аэропорта; 2) установления и соблюдения режима доступа к воздушному судну; 3) установления и эксплуатации средств видеонаблюдения; 4) принятия других мер, утвержденных службой безопасности аэропорта.

Режим доступа к воздушному судну включает в себя: 1) определение эксплуатантом судна в письменной форме исчерпывающего перечня лиц, которые допускаются к воздушному судну; 2) получение лицами, включенными в указанный перечень, пропусков на территорию аэропорта; 3) организацию осмотра лиц, включенных в перечень, а также их вещей, перед пропуском на охраняемую службой безопасности аэропорта территорию; 4) доставку спецтехники и сопровождение лиц, включенных в перечень, к/от воздушного судна сотрудниками эксплуатанта аэропорта после обязательного осмотра в установленном порядке; 5) исключением возможности доступа на охраняемую территорию лиц, не имеющих при себе документов, удостоверяющих личность; лиц, поведение которых дает достаточно оснований считать, что они находятся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения; лиц, имеющих при себе предметы, запрещенные к проносу на территорию охраняемого объекта.

Отметим, что затронутая в настоящей статье проблематика известна профильным государственным органам управления и является предметом длительных дискуссий между ними и Ассоциацией «Аэропорты Украины» гражданской авиации. Поэтому еще с 2012 года время от времени разрабатываются и публично обсуждаются проекты нормативных актов. Однако ни один из этих проектов на сегодня не приобрел статус нормативного акта.

Выводы. Подводя итоги, можно сформулировать следующие выводы.

1. Объектом правоотношений по базированию воздушных судов должна быть признана организация нахождения воздушного судна на территории аэропорта с целями, не связанными с посадкой, высадкой пассажиров,

грузов, почты и багажа, подготовкой воздушного судна к следующему взлету, и без возникновения права пользования конкретным местом на территории аэропорта.

2. В обязанности эксплуатанта аэропорта, связанные с обеспечением базирования воздушного судна, должны входить такие услуги: резервирование места для стоянки в течение всего срока заявки на услугу базирования, размещение воздушного судна на зарезервированном месте, организация места стоянки воздушного судна, обеспечение сохранности воздушного судна, обеспечение режима доступа к воздушному судну, в случае необходимости – организация выполнения работ по ремонту и техническому обслуживанию воздушного судна.

3. Существующие нормативные документы по взиманию платы за нахождение воздушных судов на территории аэропортов подлежат пересмотру и приведению в соответствие с экономической сутью различных видов платы, а также с требованиями и рекомендациями Международной организации гражданской авиации.

Список использованной литературы:

1. Гражданское право : [учебн.] : в 2 т. / В.И. Борисова (рук. авт. кол.), Л.М. Баранова, Т.И. Бегова и др. ; под ред. В.И. Борисовой, И.В. Спасибо-Фатеевой, В.Л. Яроцкого. – Х. : Право, 2011. – Т. 1. – 656 с.

2. Постановление Львовского окружного административного суда по делу № 813/6169/13-а от 10.12.2013 г. // Единый государственный реестр судебных решений [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.revestr.court.gov.ua/Review/36248763>.

3. Воздушный кодекс Украины № 3393-VI от 19.05.2011 г. // Ведомости Верховной Рады Украины. – 2011. – № 48–49. – Ст. 536.

4. Аэропортовые сборы за обслуживание воздушных судов и пассажиров в аэропортах Украины : приказ Минтрансвязи № 433 от 14.04.2008 г. // Официальный вестник Украины. – 2008. – № 85. – Стр. 33. – Ст. 1185.

5. Положение о порядке использования воздушного пространства Украины : постановление Кабинета Министров

Украины № 401 от 29.03.2002 г. // Официальный вестник Украины. – 2002. – № 14. – Стр. 85. – Ст. 727.

6. Руководство по проектированию аэродромов. – Ч. 2. Рулежные дорожки, перроны и площадки ожидания (Doc 9157 AN / 901).

7. Политика Международной организации гражданской авиации об аэропортовых сборах и сборах за аэронавигационное обслуживание (Doc 9082).