

УДК 347.214.2: 340.130.54

О КОНЦЕПЦИИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ РОССИЙСКОГО ВОЗДУШНОГО КОДЕКСА

В.Д.БОРДУНОВ, Б.П.ЕЛИСЕЕВ

В статье рассматриваются причины неоднократных попыток улучшить Воздушный кодекс, делается вывод о его неспособности быть эффективным регулятором рыночных отношений в гражданской авиации. Понимая бесплезность постоянного «капитального ремонта» Воздушного кодекса, авторы обосновывают точку зрения о необходимости разработки нового кодекса, освобожденного от недостатков Воздушного кодекса 1997 года.

Ключевые слова: воздушное право, воздушный транспорт, государственное регулирование деятельности, рынок авиаперевозок.

Воздушный кодекс (ВК) как нормативно-правовой документ играет исключительно важную роль в системе национального законодательства всех государств. Являясь нормативным актом, образующим ядро национального воздушного законодательства, кодекс содержит основополагающие положения, определяющие характер и содержание принимаемых в их развитие нормативно-правовых актов по воздушному праву. Кодекс также устанавливает общий режим использования воздушного пространства авиацией разного вида – гражданской, государственной, экспериментальной, деловой, спортивной, любительской и иной авиацией, решает другие задачи. От того, как они решены, зависит юридический авторитет национального воздушного кодекса. Время показывает, насколько удачным и эффективным оказался главный документ национального воздушного законодательства. Ведь под влиянием многих факторов среда регулируемых им отношений постоянно меняется, и кодекс неизменно проходит проверку своей способности быть эффективным регулятором системы отношений, возникающих в связи с практическим использованием суверенного воздушного пространства в интересах авиации. Именно так обстоит дело с Воздушным кодексом 1997 г., заменившим советский Воздушный кодекс 1983 г.

Судьба этого кодекса сложилась непросто. Стоило ему появиться, как он стал объектом ожесточенной критики, которая, в свою очередь, породила волну внесения в него различных дополнений и изменений. За весь период своего существования в Воздушный кодекс внесено 11 поправок. На очереди в Государственной думе еще семь. В чем причины критики Воздушного кодекса и непрекращающегося процесса внесения в него изменений и дополнений. Главное, какие результаты достигнуты, стал ли ВК после всякого рода улучшений документом, адекватным потребностям и интересам всех заинтересованных в нем пользователей – государственным авиационным органам, авиаперевозчикам, эксплуатантам деловой авиации и авиации общего назначения (АОН), любителям спортивной авиации, частным и корпоративным владельцам различного типа воздушных судов, государственной и экспериментальной авиации, органам управления воздушным движением, организациям и структурам, управляющим имуществом аэропортов и аэродромов. Внесенные в ВК поправки лишь частично улучшают его, но не более того, а ожидающие своей очереди поправки создают впечатление, что ВК находится на вечном капитальном ремонте.

С самого начала ВК не был готов обеспечить переход от административно-командной системы управления гражданской авиацией к государственному управлению деятельности авиации в условиях рынка. Фактически ВК 1997 г. – пусть не точная, но это копия Воздушного кодекса СССР 1983 г. Генетически он связан с советским воздушным законодательством, которое было построено на тотальном вмешательстве государства в любую деятельность, связанную с использованием воздушного пространства авиацией гражданского назначения и применения.

Под этим термином нами понимается авиация, прямо предназначенная либо для осуществления масштабных и регулярных перевозок пассажиров, багажа и груза, либо обучения пилотированию начинающих пилотов, проведения спортивных мероприятий, а также выполнения срочных деловых поездок, любительских и иных полетов. Кстати сказать, предметом регулирования действующего кодекса является авиация трех видов: гражданская, государственная и экспериментальная. Остальные виды – деловая, авиация общего назначения (АОН), учебная, любительская, частная и т.п. не удостоились внимания кодекса, за что и сильно поплатились. Несмотря на то, что *de facto* они существуют, *de jure* они кодексом не признаны. Именно по этой причине указанные виды авиации оказались вне правового регулирования кодекса и этого оказалось достаточным, чтобы их права и законные интересы не защищены должным образом государством. Кодекс и законы умалчивают о многих сторонах деятельности этих видов авиации, что ставят ее в неравное положение с гражданской авиацией, используемой для коммерческих перевозок. Ничем не оправданная дискриминация в отношении деловой авиации и АОН ставит под сомнение правильность подхода нынешнего кодекса к определению предмета государственного регулирования в области авиации. В этой связи стоит обратить внимание на мнение ИКАО, что термин «авиация» некорректно используется вместо «воздушный транспорт», под которым следует понимать термин, относящийся к *«аспектам перевозки по воздуху (обычно коммерческим воздушным транспортом)»*. Что касается термина «авиация», то, как считает ИКАО, он является *«общим термином и включает гораздо больше аспектов, таких как полеты военных, государственных и частных воздушных судов, производство воздушных судов, авронавигацию, некоммерческие воздушные перевозки и специальные авиационные услуги»*. Если вести к сближению российских законов и правил с практикой ИКАО, то можно для пользы дела сделать следующие выводы.

В новом кодексе предмет государственного регулирования должен включать не только авиацию, но и «воздушный транспорт». Этим можно решить вопрос о том, что коммерческой перевозочной деятельностью на внутреннем и международном рынке авиаперевозок занимается именно национальный воздушный транспорт, но не авиация как таковая. Вслед за этим необходимо будет определить общие условия и требования к доступу на национальный рынок перевозок отечественных и иностранных авиаперевозчиков, установить общие критерии правил перевозок пассажиров и грузов, которые могут разрабатываться и приниматься самостоятельно, отдельно от кодекса в виде Федеральных авиационных правил, но которые должны быть совместимыми с критериями правил перевозок, указанными в кодексе. Появление «воздушного транспорта», как особого объекта государственного регулирования, может совсем иначе расставить акценты в новом кодексе. В этом случае его юридический имидж, привычно воспринимаемый как административно-командный инструмент, вполне может смениться, и кодекс будет восприниматься в качестве рыночного документа, в котором четко и ясно определена роль государства как политического и правового регулятора авиаперевозок национального и международного рынка, защитника прав и законных интересов национальных российских перевозчиков. В действующем кодексе об этом ни слова, также как о правах и законных интересах пассажиров, вытекающих из договора воздушной перевозки. Между тем, нынешний кодекс и другие относящиеся к воздушной перевозке законы и правила не обеспечивают надлежащую правовую защиту авиапассажирам во взаимоотношениях с перевозчиками, агентами по продажам авиабилетов, при бронировании и продаже электронных билетов. Перевозочная деятельность воздушного транспорта, построенная на уважении прав потребителей авиатранспортных услуг, сблизит российское воздушное законодательство с мировыми стандартами и может способствовать значительному повышению конкурентоспособности российского воздушного транспорта на мировом рынке авиаперевозок. Таким образом, включение в предмет государственного регулирования раздела о «воздушном транспорте» добавит новое направление в правовом регулировании деятельности по использованию воздушного пространства, может помочь в разграничении видов деятельности, осуществляемой в воздушном про-

странстве другими видами авиации – деловой, авиации общего назначения, учебной, частной и другой.

Что касается государственного регулирования деятельности «авиации», то ее деление на виды не дает желаемого результата для последующего регулирования. К примеру, термин «гражданская авиация» хорош сам по себе до тех пор, пока не возникает вопрос, о какой гражданской авиации идет речь. На первый взгляд, термин «гражданская авиация» позволяет отличать ее от «государственной» авиации. Если предположить, что такое деление навеяно ст.3 Чикагской конвенции 1944 г., то в ней сказано, что она *«применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам»*. Далее на этот счет в Конвенции говорится: *«воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейских службах, рассматриваются как государственные воздушные суда»*. Обращает на себя внимание тот факт, что термин *«государственные воздушные суда»* состоит из двух частей: термина *«воздушные суда»* и *«государственный»*. Вместе они образуют термин *«государственные воздушные суда»*, с указанием на то, что они предназначены для использования на военной, таможенной и полицейских службах. Следует заметить, что метод перечисления служб, где используются государственные воздушные суда по Чикагской конвенции, как нам представляется, не очень оправдал себя. Практике известны значительно больше случаев использования воздушных судов на государственной службе.

Важное другое, что исходным правовым материалом для отнесения к государственной авиации является не термин *«авиация»* как таковой, а воздушные суда и область их использования, которая предметно указана в Конвенции: военная, таможенная и полицейские службы. Смысл такого подхода очевиден. Гражданские воздушные суда в таких целях не используются, что и является юридическим основанием не применения Чикагской конвенции к государственным воздушным судам. Ценность данного опыта разграничения гражданских и государственных воздушных судов заключается в том, что выделение и определение целей использования воздушного судна открывает больше возможностей для уточнения предмета государственного регулирования в области авиации. С нашей точки зрения, было бы точнее говорить о государственном регулировании использования воздушных судов в конкретных целях. Совершенно очевидно, что воздушные суда различаются по своему назначению и применению. По этим признакам они относятся либо к гражданским воздушным судам, либо к государственным воздушным судам, как это сказано в ст.3 Чикагской конвенции 1944 г.

Критерии назначения и последующего применения позволяют верно определить цели использования того или иного типа воздушного судна. Более того, эти критерии исключают путаницу в понимании области применения конкретного типа воздушного судна. Следуя этим критериям, кодекс может индивидуализировать объекты государственного регулирования, больше учитывать специфику их назначения и применения в интересах или коммерческого воздушного транспорта, или для несения государственной службы, выполнения полетов деловой авиации и авиации общего назначения, а также выполнения других задач. Скажем, задачи государственного регулирования в отношении воздушных судов, применяемых для коммерческого воздушного транспорта, и задачи государственного регулирования использования воздушных судов деловой авиации и общего назначения не совпадают и не могут совпадать, поскольку для этого используются разные типы воздушных судов. Четкая и ясная градация воздушных судов по целям и задачам гражданского назначения и применения важна будет для учета их различий между собой при сертификации, принятии норм летной годности, правил регистрации, правил полетов, технической эксплуатации, соблюдении мер авиационной безопасности и т.д. Самое главное, что такой подход помогает понять состав «гражданской авиации», а по видам использования воздушных судов гражданского назначения в тех или иных целях установить, какую деятельность они могут осуществлять. Соответственно это повлияет на более детальную, дифференцированную регламентацию деятельности воздушных судов, используемых, во-первых, для целей коммерческого воздушного транспорта, во-вторых, - для

деловых поездок, и в-третьих, - для любительских, частных, спортивных, учебных и иных полетов. Немаловажно также то, что такая дифференциация и детализация поможет уберечь гражданскую авиацию от излишне общего подхода к применению стандартов и рекомендуемой практики ИКАО в российской практике. Выборочное, избирательное применение даст возможность прицельного и более точного их использования в качестве источника международных эталонов для регулирования деятельности коммерческого воздушного транспорта, деловой авиации, авиации общего назначения и иной авиации.

Главной чертой советского воздушного законодательства была система запретов, ограничений и усмотрений, закрепленных за государственными авиационными органами, чем они во всю пользовались. Основной их смысл заключался в осуществлении тотального контроля за всем, что происходит в воздушном пространстве от нуля до космоса, и недопущении какой-либо самостоятельности в использовании авиации гражданского назначения и применения ее эксплуатантами по своему усмотрению. Особенно не повезло авиации общего назначения, которой не везет и сейчас. Линия на закрытость и недоступность воздушного пространства для деятельности потенциальных пользователей доминировала в советском воздушном законодательстве. Экономическая сторона использования воздушного пространства для перевозочной деятельности по внутренним и международным воздушным маршрутам мало учитывалась в советских законах и правилах по воздушному праву. Затратный механизм был заложен в экономику советского воздушного транспорта. Все бремя содержания внутренних и международных воздушных сообщений лежало на советском государстве. Очевидно, что по своей сути и содержанию советское воздушное законодательство не было приспособлено к регулированию рыночных отношений.

Воздушный кодекс 1997 г. во многом унаследовал черты Воздушного кодекса 1983 г. Воспроизведя почти в целостности и сохранности былую систему административных запретов, ограничений и усмотрений, ВК не стал нормативным актом прямого действия, содержит много отсылочных норм, на претворение которых в жизнь уходит чудовищно много времени. Десять лет велась разработка Федеральных авиационных правил, регулирующих перевозки пассажиров, багажа и грузов. Ни с места не двигаются вопросы регистрации прав на воздушные суда и сделки с ними. Огромные материальные ценности мертвы и не работают на обогащение экономики воздушного транспорта. Не доведена до конца работа по регулированию вопросов сертификации воздушного транспорта. Перечень того, какие еще установки ВК не воплощены, можно было бы продолжить.

По нашему мнению, унаследованный от советского прошлого принцип «один пишем – тысяча в уме», расщепляет строгость ВК как основополагающего документа, размывает и выводит его многие важные положения из строя и переводит их в режим долгосрочного ожидания, как это произошло с правилами перевозок пассажиров, багажа и груза и регистрацией прав на воздушные суда и другими вопросами, так и не получившими свою конкретизацию, хотя к этому прямо призывает ВК.

Увлечение отсылками породило правовую неопределенность в применении ВК на практике, что кардинально расходится с предназначением ВК - быть правовой основой, определяющей сущность и содержание всей системы российского воздушного законодательства. Последствия несовершенства основы также ясны - все ее недостатки сказываются на свойствах системы законодательства, регулирующей деятельность гражданской авиации. Время показало, что вместе с существенными пробелами, которыми зияет ВК в области деловой авиации и авиации общего назначения и других вопросах, ВК 1997 г. не является документом, который поддается исправлению путем внесения отдельных поправок. Фрагментарное совершенствование ВК мало что в нем меняет по своей сути. В нашем представлении в нынешнем виде ВК в качестве документа переходного периода выполнил свою историческую задачу. Теперь настала пора выработать новый по сути и содержанию ВК. Этой огромной и важной работе должна предшествовать разработка общей концепции нового ВК.

Существует ряд причин международного и внутреннего характера, свидетельствующих о несовместимости действующего ВК с современными реалиями, а они таковы. Сегодня международные воздушные сообщения осуществляются не только в традиционных формах, т.е. в рамках двусторонних соглашений о воздушном сообщении, но и на условиях «открытого неба» и либерализации, диктующих по сути дела рыночные правила доступа к рынку авиаперевозок. Государства, приверженцы принципов «открытого неба» и либерализации, основательно переориентировали свои законодательства под новые международные условия осуществления международных воздушных сообщений. Чтобы шагнуть в ногу с мировыми процессами либерализации и извлечь из этого прямую выгоду для себя, Россия также должна обновить свое воздушное законодательство и приспособить его для развития собственного рынка международных авиаперевозок. В настоящее время российское воздушное законодательство на принципы либерализации не настроено, что мешает развитию российского рынка международных авиаперевозок и обрекает его на стагнацию и отставание от мирового уровня. В действующем ВК нет даже главы о международных воздушных перевозках, хотя такая глава была в ВК СССР 1983 г. Из-за этого и российские авиаперевозчики, и российские пассажиры не располагают элементарной правовой защитой своих прав и законных интересов в сфере международных воздушных перевозок. Не спасают положение новые Федеральные авиационные правила перевозок пассажиров, багажа и груза. По непонятным причинам Правила объявлены общими и для международных и внутренних воздушных перевозок. Раньше, в советское время, различия в природе и сущности международных и внутренних воздушных перевозках почему-то находились. Теперь, несмотря на очевидные различия, законодатель отказался их признать, чем поставил российских авиаперевозчиков, работающих в жестких условиях конкуренции на мировом рынке авиаперевозок, в весьма затруднительное положение. Строго говоря, вообще часть ВК, касающаяся правового регулирования международных полетов и перевозок, осуществления международных воздушных сообщений в целом, очень слабо взаимодействует с договорами по международному воздушному праву, в которых участвует Россия. В частности, отсутствует механизм имплементации стандартов и рекомендуемой практики ИКАО в российской гражданской авиации. Существует также неясность с применением статьи 83 *бис* к Чикагской конвенции 1944 г. при аренде российскими юридическими лицами иностранных воздушных судов. Кроме того, в ВК очень важно было бы иметь юридические элементы и конструкции, позволяющие сближать, гармонизировать российское воздушное законодательство с законодательством стран Европейского союза. Сейчас таких элементов нет, а если бы они имелись, то наведение юридических мостов в сфере воздушного транспорта между Россией и Евросоюзом шло бы значительно проще. Словом, «международная» часть ВК нуждается в основательной доработке.

Конечно, самая большая работа по совершенствованию ВК предстоит в части, касающейся внутренних вопросов регулирования использования воздушного пространства в интересах авиации гражданского назначения и применения. Прежде всего, необходимо сделать ВК документом прямого действия и свести в нем к минимуму отсылочные нормы. Кодекс должен также сказать, что государство является не только единственным и исключительным сувереном своего воздушного пространства, но и его собственником. Выступая в этом качестве, государство должно по-хозяйски подойти к использованию суверенного воздушного пространства и значительно расширить диапазон его применения в хозяйственном обороте. В частности, опираясь на право пользования, государство могло бы сдавать в аренду определенные участки воздушного пространства, где проложены федеральные, региональные и местные воздушные маршруты. Вместе с имуществом аэропортов и аэродромов, также сдаваемых в аренду и на иных правовых началах, такие участки могут представлять значительный интерес для потенциальных отечественных и иностранных арендаторов (инвесторов). В этом случае государство может получить новые источники доходов, столь необходимые для развития и поддержания сети региональных и местных воздушных линий.

Чтобы новый ВК не был похож на своего предшественника и содержал только набор запретов, ограничений и усмотрений, необходимо иначе, чем это обычно принято, посмотреть на его общее предназначение и определиться в его главных приоритетах. Вся сила установок действующего кодекса направлена на создание мощной системы запретов, исключающей открытость и доступность воздушного пространства для широкого круга эксплуатантов авиации гражданского предназначения и применения. ВК подходит к этим вопросам очень и очень избирательно и тем, кто не попал в круг избранных, как АОН, любительская, деловая и частная авиация, обречен на преодоление заслона множества запретов и ограничений.

Механически применяемый к АОН разрешительный порядок полетов - естественное продолжение суверенитета над воздушным пространством, ставит вопрос таким образом: либо государство берет на себя экономическую ответственность за ее содержание, либо допускает возможность быть ей более самостоятельной на основе уведомительного порядка и встать на рельсы самоокупаемости. Пример США, Канады, стран Евросоюза и других свидетельствует о том, что бурное развитие АОН и деловой авиации гарантируется тем странам, в которых устранены правовые барьеры, ограничивающие ее доступ в воздушное пространство. В России иная картина. Чрезмерный гнет разрешительного порядка полетов цепко держит на земле АОН и препятствует ее развитию. Будь все иначе, сделав воздушное пространство более открытым и доступным для АОН, Россия могла бы обрасти частной авиацией. Пока это отложенный спрос на частные самолеты. Если же убрать правовые барьеры, то уверены, что наш Авиапром мог бы что предложить потенциальным покупателям. Как нам представляется, разумное смещение акцентов в разрешительном порядке в сторону уведомительного порядка пойдет на пользу АОН и деловой авиации. Расставить их – вполне разрешимая задача, если будет проявлена к этому воля законодателя.

Однако центральной проблемой нового ВК является определение его юридического ядра. В нашем представлении он должен состоять из главных, опорных элементов, статичных самих по себе и потому подлежащих прямому применению. В первую очередь, в кодексе должна быть очерчена публичная сфера властвования государства над воздушным пространством. Эта власть основывается на суверенитете и его атрибуте юрисдикции, разрешительном и уведомительном порядке полетов, принципе обеспечения безопасности полетов.

Важно также в новом кодексе определиться с вопросом, кто вправе пользоваться воздушным пространством, какими правами, обязанностями и ответственностью обладатели титула пользователя наделяются. При этом мы исходим из того, что за пользователем стоит признаваемое законом право на осуществление конкретной деятельности с помощью воздушных судов определенного типа. Эта деятельность может быть перевозочной, выполняться в учебных, любительских, деловых, частных, туристических и иных целях. Кстати сказать, термин «пользователь воздушного пространства» широко используется в нормативно-правовых актах, регулирующих вопросы аэронавигации. Статус пользователя должен внести ясность в вопрос о целях использования им воздушного пространства с помощью того или иного вида авиации гражданского назначения и применения, четко определить природу его деятельности и поставить ее в жесткие правовые рамки, указывающей на то, какая деятельность ему разрешена, а какая запрещена.

Статус пользователя открывает также возможность дифференцировать деятельность по использованию воздушного пространства, что очень важно для определения того, кто из пользователей имеет право заниматься перевозками в смысле главы 40 «Перевозка» Гражданского кодекса РФ (ГК), а кому этой деятельностью заниматься не положено. Как ни странно, действующий ВК сторонится ГК, он не стал продолжателем его линии в сфере воздушных перевозок. В нем чрезвычайно скупое сказано о перевозочной деятельности и почему-то вообще исключены вопросы регулирования международной воздушной перевозки. Считаем, что в новом ВК вопросы регулирования внутренней и международной перевозочной деятельности должны стать центральными, а не второстепенными, как это выглядят сейчас в действующем ВК. С этой

точки зрения главной фигурой в перевозочном процессе должен стать пассажир – потребитель услуг перевозчиков. Именно защита его прав и законных интересов должна стать центральной задачей нового ВК.

Что касается перевозчика, то его права и законные интересы также должны быть надлежащим образом представлены и закреплены в новом кодексе.

Чтобы услужить пассажиру, предложить ему качественную и достойную транспортную услугу, перевозчика необходимо погрузить в рыночные условия. Для этого новый кодекс должен установить права доступа на рынок авиаперевозок, среди которых имеет важное значение право на эксплуатацию. Это право фактически должно будет выполнять роль технического фильтра допуска воздушных судов к эксплуатации. Как через него пройти и получить пропуск к полетам и перевозкам – забота перевозчика. Кстати сказать, установление технических требований допуска к эксплуатации воздушных судов с недавних пор является задачей не только государственных авиационных органов. С принятием закона о саморегулируемых организациях, признающего право субъектов предпринимательской деятельности самим самостоятельно разрабатывать свои стандарты и правила, а затем их добровольно применять, государству и саморегулируемым организациям необходимо провести разграничение между собой и на этой основе определить, какие законотворческие полномочия закреплены за федеральными авиационными органами, а какие за саморегулируемыми организациями. Такое разграничение вполне может быть предметом нового воздушного кодекса.

Разработка концепции нового воздушного кодекса отнюдь не исключает принятие новых федеральных законов и правил, регулирующих взаимоотношения между государствами и авиапредприятиями, другими заинтересованными организациями и предприятиями на рынке воздушного транспорта и перевозок. Эти законы и правила должны отражать права и законные интересы государства в этой сфере, определить его место и роль как активного регулятора рыночных отношений в сфере внутренних и международных авиаперевозок, установить правила доступа к рынку, ценообразования на авиатранспортные услуги, провозной емкости и других решений, касающихся регулирования деятельности авиакомпаний. Одновременно с этим новые законы и правила должны обеспечивать добросовестную конкуренцию, содержать меры сдерживания и пресечения антиконкурентного поведения на рынке авиаперевозок, содействовать развитию неискаженных рыночных сил и механизмов.

Законы и правила условно можно подразделить на следующие группы. Одна касается перевозочной деятельности авиапредприятий, другая – аэропортов и аэродромов и третья – авионавигации. Чтобы была учтена специфика деятельности АОН и деловой авиации, целесообразно принятие специальных законов и правил, им посвященных и заполняющих существующий правовой вакуум на их счет.

Важной представляется также задача разработки и принятия процедуры внедрения стандартов и рекомендуемой практики ИКАО. Кроме того, правовая конструкция нового кодекса должна обеспечить тесное взаимодействие российского воздушного права с международным воздушным правом и процессами либерализации и глобализации в международном воздушном транспорте, получившими развитие в конце XX века и набирающими мощь и силу в XXI веке.

Действующий Воздушный кодекс 1997 г. следует рассматривать как документ переходного периода, который выполнил свою историческую задачу. Он устранил монополию одной авиакомпании, способствовал появлению конкурирующих авиакомпаний. Однако к формированию цивилизованного рынка авиаперевозок он не привел. По существу его образование было пущено на самотек. ВК 1997 г. не был готов быть регулятором рынка воздушного транспорта. Рыночные элементы в нем просматриваются слабо. В этой связи требуется кардинальный пересмотр кодекса и разработка новой его концепции. В ее основе должно быть юридическое закрепление ключевых понятий, связанных с регулированием рынка воздушного транспорта и перевозок, четкое определение роли государства в его регулировании и установление жесткого контроля за всем, что происходит на рынке внутренних и международных перевозок. Сказанное

не следует понимать как призыв к тотальному вмешательству государства в дела рынка. Напротив, вмешательство государства должно стать значительно меньше. Уточнение степени государственного вмешательства в рыночные отношения в сфере воздушного транспорта и перевозок должно сопровождаться расширением открытости и доступности российского рынка авиаперевозок для всех тех, кто умеет соблюдать и уважать рыночные правила, обеспечивать безопасность полетов и перевозок на должном техническом уровне. В этом, как представляется, должна заключаться философия новой концепции Воздушного кодекса.

ABOUT THE CONCEPT OF PERFECTION OF THE AIR CODE

Bordunov V.D., Eliseev B.P.

In article the reasons of numerous attempts to improve the air code are considered, the conclusion about its inability to be an effective regulator of market relations in civil aircraft becomes. Understanding uselessness of constant major repairs of the air code, authors prove the point of view about necessity of working out of the new code released from lacks of the Air Code 1997.

Сведения об авторах

Бордунов Виталий Дмитриевич, 1943 г.р., окончил Российский университет дружбы народов (1971), эксперт ИКАО, эксперт комитета по транспорту Государственной думы, арбитр Международного коммерческого арбитражного суда, кандидат юридических наук, профессор кафедры международного права РУДН, автор более 200 научных работ, область научных интересов - международное воздушное, космическое, морское право.

Елисеев Борис Петрович, 1957 г.р., окончил Дальневосточный государственный университет (1982), заслуженный юрист РФ, доктор юридических наук, профессор, ректор МГТУ ГА, автор более 80 научных работ, область научных интересов – государственное управление, административное, финансовое, воздушное право.