

Секция «Политические конфликты в условиях новых геополитических вызовов»

Протекционизм, дискриминация и "зеркальные" меры в реализации государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности (на примере авиационного транспорта).

Научный руководитель – Якунин Владимир Иванович

Тимченко Анастасия Владимировна

Выпускник (магистр)

Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА),
Москва, Россия

E-mail: avtimchenko@centero.ru

<p>В условиях секторальных санкций со стороны США и некоторых западных государств российской транспортной отрасли все сложнее поддерживать конкурентоспособное состояние, как на внутреннем, так и на международных рынках. Одним из первых последствия кризисных явлений в политической и экономико-финансовой сфере ощутил на себе российский рынок авиаперевозок. Одной из главных проблем для авиакомпаний стало постепенное увеличение расходов при сохраняющемся нестабильном пассажиропотоке. Расходы увеличиваются как в силу объективных причин: инфляции, роста цен на авиатопливо, индексация различных инфраструктурных сборов, так и ввиду наличия проблем правового и организационного характера, которые требуют дополнительных финансовых вложений со стороны хозяйствующих субъектов. В частности, причинами роста расходов являются коллизии в законодательстве и дублирование нормативных требований в области транспортной и авиационной безопасности. Коллизии в правовом регулировании безопасности в сфере авиации существуют между базовым Федеральным законом «О транспортной безопасности» и требованиями Воздушного кодекса РФ. Требования по обеспечению авиационной безопасности регулируются международными конвенциями, требованиями Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Воздушным кодексом и Федеральными авиационными правилами, и к ним добавились новые требования по обеспечению транспортной безопасности, устанавливаемые законом о транспортной безопасности и подзаконными и ведомственными нормативными актами. В 2011 году Минтранс России утвердил Требования по обеспечению транспортной безопасности, которые обязали аэропорты и авиакомпании принять дополнительные меры по обеспечению транспортной безопасности, требующие финансовых и ресурсных затрат. Утвержденные Требования дублируют действующие в России стандарты ИКАО, определенные Приложением 17 «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства»; к Чикагской Конвенции о Международной гражданской авиации, к примеру, дублируются требования в отношении аттестации и обучения персонала, создана ситуация, когда обучение персонала проводится одновременно по программам транспортной безопасности и по программам авиационной безопасности, продублированы требования по выполнению мероприятий по обеспечению транспортной и авиационной безопасности. Все перечисленные требования и обязанности распространяются исключительно на российских перевозчиков и являются императивом, обязательным для исполнения только для резидентов Российской Федерации, что следует из прямого толкования положений Федерального закона «О транспортной безопасности». Таким образом, авиаперевозчики-резиденты Российской Федерации поставлены в заведомо неравные условия по отношению к иностранным авиаперевозчикам, осуществляющим полеты в Россию, что согласно Федеральному закону от 26.07.2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции». Бизнес ждет со стороны государства определенных гарантий,

правовых и налоговых льгот, определенных преимуществ и даже в какой-то мере (если говорить о российском бизнесе) политики протекционизма (или реализации политики импортозамещения на практике, когда в приоритете будут российские производители и поставщики услуг). Опыт зарубежных стран показывает, что в отношении иностранных перевозчиков законодательно устанавливаются требования принимающей страны по обеспечению транспортной безопасности. В Соединенных Штатах Америки, государствах ЕС, в Австралии от иностранного перевозчика требуется предоставить согласованные (или утвержденные) программы или планы обеспечения транспортной (авиационной) безопасности, которые предоставляются компетентным органам принимающего государства. Одностороннее установление дополнительных требований в области обеспечения транспортной безопасности для иностранных перевозчиков является обычной практикой. Так, с февраля 2012 года власти в области авиации Евросоюза начали реализовывать Регламент ЕС от 25.08.2011 г. № 859/2011, который урегулировал вопросы авиационной безопасности при перевозке грузов на территорию стран ЕС с территории стран, не входящих в Европейский Союз. В одностороннем порядке ЕС ужесточил требования в отношении российских авиакомпаний, осуществляющих перевозку грузов и почты на территорию стран-членов ЕС. В июне 2017 года Администрация транспортной безопасности США (TSA) уведомила российских авиаперевозчиков о введении дополнительных мер авиационной безопасности. Меры затронули всех зарубежных перевозчиков, которые выполняют полеты в США и могут стать дополнительной статьей расходов для перевозчиков и эксплуатантов Российской Федерацией не было принято ответных *«зеркальных» мер* в отношении авиаперевозчиков из США, которые осуществляют полеты в Россию. Данная мера была бы логична, поскольку в мировой авиационной отрасли ответные меры являются распространенной практикой, и Российская Федерация не раз принимала ответные меры в отношении авиаперевозчиков некоторых государств. Российской Федерацией не было принято ответных *«зеркальных» мер* в отношении авиаперевозчиков из США, которые осуществляют полеты в Россию. Данная мера была бы логична, поскольку в мировой авиационной отрасли ответные меры являются распространенной практикой, и Российская Федерация не раз принимала ответные меры в отношении авиаперевозчиков некоторых государств, например, в отношении Грузии и Украины. Но пока в отношении западных авиаперевозчиков Российская Федерация не использует все меры защиты своих интересов, которые допускает Международная организация гражданской авиации. В отношении распространения требований авиационной и транспортной безопасности на иностранных перевозчиков Российская Федерация предпринимает меры нормативного характера, которые пока что не получили законодательное закрепление (законопроект находится в Государственной Думе). При его принятии потребуются дальнейшая нормативная конкретизация на подзаконном и ведомственном уровнях.