

Государственное регулирование в гражданской авиации: ПОИСК МЕТОДОВ ЗАТЯГИВАЕТСЯ

В. А. КОЛЯСНИКОВ, канд. техн. наук, доцент, декан факультета авиационных и аэропортовых инженерно-технических специальностей Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации



С 2004 по 2011 г. система государственного регулирования гражданской авиации претерпела несколько реорганизаций: создавались новые органы, перераспределялись функции и полномочия. В результате многочисленных изменений некоторые нормативно-правовые акты пришли в несоответствие друг другу, в том числе из-за расхождения в трактовке терминов. Остро стоит вопрос о распределении обязанностей и полномочий органов в области лицензирования и сертификации.

В настоящее время банкротство авиационных и аэропортовых предприятий гражданской авиации стало обычным явлением. Оно нормально для децентрализованной экономической системы, и Россия здесь не является исключением. После банкротства авиаперевозчика «Континент» СМИ сообщили, что Росавиация ужесточит требования на рынке авиаперевозок. Но каким образом можно ужесточить требования, будучи федеральным органом исполнительной власти, предоставляющим государственные услуги?

Реформирование: 2004–2008 гг.

Административная реформа началась в 2004 г. в соответствии с указом Президента РФ [7]. Для формирования эффективной системы и структуры федеральных органов исполнительной власти были образованы федеральные министерства, федеральные службы и федеральные агентства. В указе определялись функции для каждого федерального органа исполнительной власти, в том числе:

- функции по принятию нормативных правовых актов;
- функции по контролю и надзору;
- функции по оказанию государственных услуг.

Воздушный транспорт по указу отдавался в ведение следующих органов:

- Министерства транспорта РФ, которое должно было обеспечивать нормативно-правовое регулирование;
- Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), обеспечивающей контроль и надзор;

- Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации), на которое были возложены функции исполнения федеральных целевых программ и управления госимуществом.

Согласно Постановлению Правительства РФ [11], Минтранс России при реализации обязательств в установленной сфере деятельности, вытекающих из международных договоров Российской Федерации, осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию как компетентный орган в области гражданской авиации. Правом осуществлять функции контроля и надзора, а также управления госимуществом Минтранс не наделялся.

Ространснадзору, согласно Постановлению Правительства РФ [13], предоставлялись специальные разрешительные, контрольные и надзорные функции; он являлся уполномоченным органом в области гражданской авиации. С 2004 по 2008 г. его основными функциями были:

- осуществление контроля и надзора за исполнением органами государственной власти, органами местного самоуправления, их должностными лицами, юридическими лицами и гражданами установленных законодательством РФ общеобязательных правил поведения;
- выдача разрешений (лицензий) юридическим лицам и гражданам на осуществление определенного вида деятельности и (или) конкретных действий;
- проведение эксплуатационной сертификации в области гражданской авиации.

Функции Ространснадзора по государственному регулированию в области гражданской авиации соответствовали федеральному законодательству и указу Президента РФ [7]. Согласно Постановлению Правительства РФ [13], Ространснадзор обеспечивал государственное регулирование методами сертификации (эксплуатантов гражданской авиации, в том числе и организаций по техническому обслуживанию и ремонту) и лицензирования (аэропортовой деятельности).

Что касается Росавиации, то в 2004–2008 гг. основными ее функциями были:

- организация исполнения федеральных целевых программ и федеральной адресной инвестиционной программы;
- оказание имеющим общественную значимость государственных услуг на установленных федеральным законодательством условиях неопределенному кругу лиц.

В то же время Постановлением Правительства РФ [12] Росавиации предоставлялось право проводить обязательную сертификацию гражданских аэродромов, аэропортов, объектов Единой системы организации воздушного движения и юридических лиц, обеспечивающих воздушные перевозки. Таким образом, Росавиация осуществляла государственное регулирование методами сертификации (аэропортов гражданской авиации) и лицензирования (деятельность эксплуатантов), что противоречило указу Президента РФ [7].

В 2005 г. указом Президента РФ [8] была образована Федеральная аэронавигационная служба (Росаэронавигация) — уполномоченный орган в области гражданской авиации и обороны.

Таким образом, до 2008 г. государственное регулирование в области воздушного транспорта обеспечивали четыре федеральных органа исполнительной власти (рис. 1). В 2009 г. указом Президента РФ [9] Росаэронавигация была упразднена.

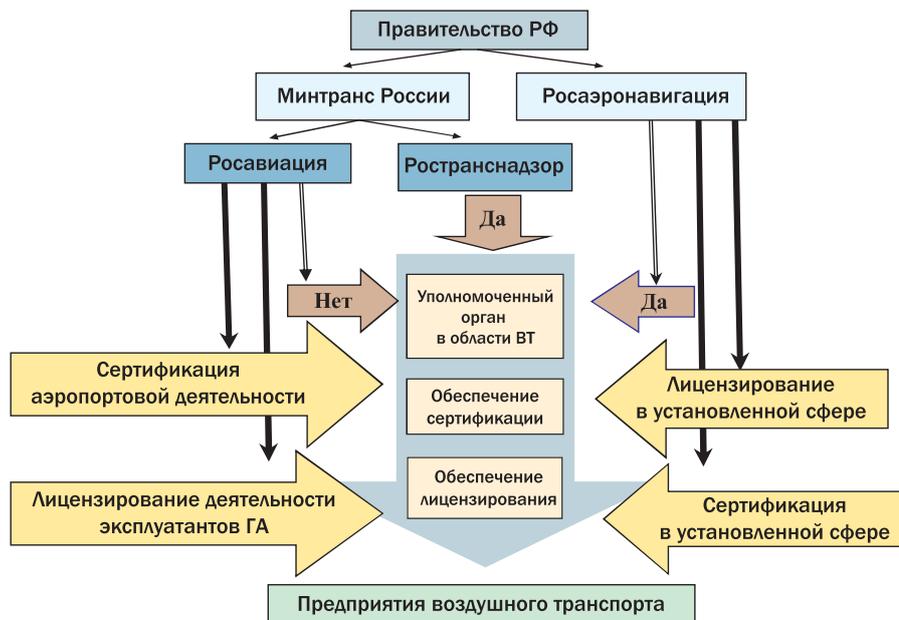


Рис. 1. Система государственного регулирования до 2008 года

**Реформирование:
2008–2009 гг.**

В 2008–2009 гг. была проведена очередная реорганизация системы государственного регулирования гражданской авиации. Она коснулась управления центрального аппарата федеральных органов исполнительной власти и выразилась в перераспределении функций и полномочий. Приказом Минтранса России [15] была утверждена новая схема размещения территориальных органов Ространснадзора, Росаэронавигации и Росавиации. Приказом Росавиации [19] 7 окружных территориальных органов Росавиации были реорганизованы в 16 межрегиональных управлений. После внесения в положение об Росавиации [12] соответствующих изменений государственное регулирование в области гражданской авиации полностью перешло в ведение этого агентства.

Приказом Ространснадзора [20] функционирующие с 2004 г. 16 региональных управлений были преобразованы в 7 управлений по федеральным округам и получили другие функции и полномочия.

Таким образом, по состоянию на 2012 г. система государственного регулирования в области воздушного транспорта включает в себя Минтранс России (нормативное правовое регулирование) и Росавиацию (предоставление государственных услуг в области обязательной сертификации и лицензирования) (рис. 2).

Цели и методы госрегулирования в авиации
Государственное регулирование обеспечивается точным исполнением

федеральных законов, входящим в обязанность федеральных органов исполнительной власти.

В соответствии с федеральным законом [2], под государственным регулированием развития авиации понимается система экономического и правового регулирования развития авиации и авиационной деятельности, государственной поддержки и защиты российских разработчиков, производителей, эксплуатантов и собственников авиационной техники.

Основными целями регулирования авиационной деятельности с позиций государства, согласно ст. 2 закона [2], являются:

- содействие экономическому развитию РФ;
- удовлетворение нужд физических и юридических лиц в воздушных перевозках, авиационных работах и услугах и защита их прав на безопасные, качественные и экономичные воздушные перевозки и авиационные работы и услуги;
- создание условий для строительства аэродромов и аэропортов, отвечающих международным стандартам;
- создание рынка авиационных работ и услуг.

Что касается экономического регулирования, то в главе III Федерального закона [2] законодатель определил особенности экономических отношений в области развития авиации, к которым отнесены:

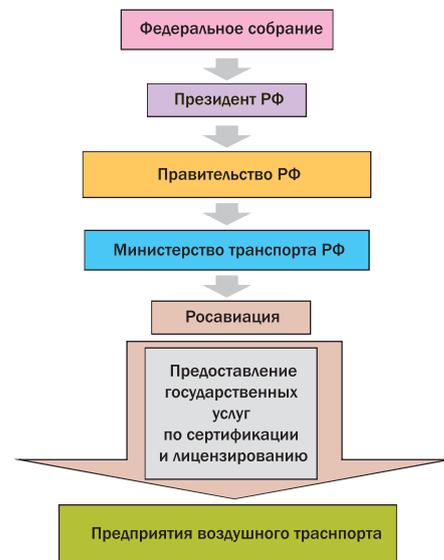


Рис. 2. Система органов государственного регулирования в области воздушного транспорта с 2010 г.

- проведение бюджетной политики, обеспечивающей развитие авиации;
- предоставление в установленном законом порядке налоговых льгот российским авиационным организациям¹, приобретающим и эксплуатирующим российскую авиационную технику, в том числе на лизинговой основе.

Методами государственного регулирования, согласно ст. 7 Федерального закона [2], являются сертификация и лицензирование, относящиеся к производству и эксплуатации авиационной техники. В ст. 5 этого закона определены функции «специально уполномоченных федеральных органов исполнительной власти», а именно:

- участие в реализации государственной политики в области развития авиации;
- организация сертификации авиационной техники, в том числе авиационной техники² двойного назначения, и объектов авиационной инфраструктуры;
- обеспечение лицензирования деятельности в области авиации³.

Сертификация

Государственное регулирование деятельности коммерческой гражданской авиации [1] осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации, его структурными подразделениями и территориальными органами.

¹ Термин, примененный только в Федеральном законе № 10-ФЗ.
² Сертификация авиационной техники входит в функции Межгосударственного авиационного комитета (МАК), не являющегося федеральным органом исполнительной власти и уполномоченным органом в области воздушного транспорта.
³ Обеспечение лицензирования в области авиации уполномоченными органами Воздушный кодекс РФ не предусматривает.

Согласно закону [там же], обязательной сертификации подлежат:

- физические лица и юридические лица, осуществляющие и (или) обеспечивающие коммерческие воздушные перевозки и выполнение авиационных работ;
- юридические лица, осуществляющие техническое обслуживание и ремонт авиационной техники;
- аэродромы;
- аэропорты;
- юридические лица, деятельность которых непосредственно связана с обеспечением безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности.

В законе [там же] установлено, что обязательная сертификация осуществляется уполномоченными органами, на которые возложены организация и проведение обязательных сертификации и аттестации.

В качестве уполномоченных органов [1] законодатель определил федеральные органы исполнительной власти, а также органы, которым федеральный закон, указ Президента РФ или Постановление Правительства РФ предоставляют полномочия федерального органа исполнительной власти в соответствующей области деятельности и на которые возложена ответственность, соответствующая уполномоченному органу.

Лицензирование

Федеральный закон [6] регулирует отношения, возникающие между федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в связи с осуществлением лицензирования отдельных видов деятельности. Законодатель определил особенности лицензирования, касающиеся порядка принятия решения о предоставлении лицензии, срока действия лицензии и порядка его продления, приостановления и возобновления действия лицензии, которые могут устанавливаться только федеральными законами.

В области гражданской авиации лицензированию подлежит [там же]:

- деятельность по перевозкам воздушным транспортом пассажиров;
- деятельность по перевозкам воздушным транспортом грузов.

При этом, согласно закону [там же], лицензирующими органами являются уполномоченные федеральные органы исполнительной власти, хотя закон [1] этого не предусматривает.

Госрегулирование деятельности естественных монополий

В отношении государственного регулирования деятельности естественных монополий в области гражданской авиации действует Федеральный закон [4], распространяющийся на регулирование деятельности субъектов естественных монополий, к которым могут относиться главные операторы и операторы аэропортов, а в отдельных случаях и авиаперевозчики. Федеральная антимонопольная служба (ФАС) и ее территориальные управления применяют следующие методы регулирования деятельности субъектов естественных монополий:

- ценовое регулирование (осуществляется посредством определения (установления) цен (тарифов) или их предельного уровня);
- определение потребителей, подлежащих обязательному обслуживанию, и (или) установление минимального уровня их обеспечения в случае невозможности удовлетворения в полном объеме потребностей в товаре, производимом (реализуемом) субъектом естественной монополии.

Для проведения эффективной государственной политики в сферах деятельности субъектов естественных монополий ФАС осуществляет контроль за действиями, которые совершаются с участием или в отношении субъектов естественных монополий (ст. 7) [4].

Защита прав при госконтроле

Федеральный закон [3] регулирует отношения в области организации и осуществления государственного контроля (надзора) и защиты прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей и устанавливает:

- порядок организации и проведения проверок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей органами, уполномоченными на осуществление государственного контроля (надзора);
- порядок взаимодействия органов, уполномоченных на осуществление государственного контроля (надзора), при организации и проведении проверок;
- права и обязанности органов, уполномоченных на осуществление государственного контроля (надзора), их должностных лиц при проведении проверок.

В ст. 32 закона [5] законодатель определил, что «государственный контроль (надзор) за соблюдением требований технических регламентов осуществляется федеральными органами исполнительной власти, подведомственными им государственными учреждениями, уполномоченными на проведение государственного контроля (надзора) в соответствии с законодательством Российской Федерации»¹.

Госнадзор вместо госконтроля

В главу IV Федерального закона [1] были внесены существенные изменения. В новой редакции вместо термина «государственный контроль» законодатель использует термин «государственный надзор». Целью госнадзора в области гражданской авиации признается обеспечение безопасности полетов воздушных судов, авиационной безопасности и качества выполняемых в гражданской авиации работ и оказываемых услуг. При этом федеральный государственный транспортный надзор осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти² в порядке, установленном Правительством РФ.

Расхождения в терминах

Проблемы, связанные с организацией и функционированием федеральных органов исполнительной власти, уполномоченных органов в области воздушного транспорта и государственным регулированием, до сих пор остаются нерешенными.

За период действия указа Президента РФ [7] система государственного регулирования в области воздушного транспорта многократно менялась, следовательно, должны были меняться и нормативные правовые акты. Указы Президента РФ, как подзаконные акты, не должны противоречить федеральным законам, а постановления правительства — федеральным законам и указам Президента РФ.

Однако следует признать, что взаимосвязь нормативных правовых документов и их соподчиненность на сегодняшний день отсутствуют. При этом одна из ключевых проблем заключается в использовании в нормативных правовых документах неоднозначных терминов и определений.

Например, в 2006 г. приказом Минтранса России [17] отменена система

¹ Уполномоченным органом по контролю (надзору) в области воздушного транспорта является Ространснадзор.

² Уполномоченным органом по надзору в области гражданской авиации является Ространснадзор.

сертификации в гражданской авиации. В Федеральные авиационные правила по сертификации эксплуатантов гражданской авиации и сертификации аэропортов были внесены изменения, в соответствии с которыми участниками сертификации теперь являются уполномоченные органы, привлекаемые организации и заявители. Но до сих пор в ряде документов (законе [3], приказе Минтранса России [16], приказе Росавиации № 260 (2009) и других документах нормативного правового порядка) применяются законодательно не закрепленные термины: орган по сертификации, центр по сертификации, лаборатории по сертификации.

Другой пример: в законе [1] под термином «аэропорт» понимается комплекс сооружений, однако повсеместно этот термин используется для обозначения предприятий по предоставлению аэропортовых услуг.

Между тем термин, как известно, обозначает специфическое понятие о предмете в рамках ведомства. Чтобы внутри отрасли не возникало разночтений, необходим, во-первых, единый словарь терминов и определений, во-вторых, единообразие их употребления во всех отраслевых документах. Стоит отметить, что положительный опыт унификации терминологии у нас есть: в Государственной службе гражданской авиации был разработан глоссарий терминов и определений, который использовался на предприятиях и в организациях отрасли.

Незаконные полномочия

Административная реформа, начавшаяся в 2004 г. в соответствии с указом Президента РФ [7], продолжается. Функции и полномочия федеральных органов исполнительной власти кардинально изменились, но ограничения сохранились прежние:

- функции по принятию нормативных правовых актов выполняет Минтранс России;
- функции по контролю и надзору принадлежат Ространснадзору¹;
- функции по оказанию государственных услуг относятся к Росавиации.

Из всех федеральных органов исполнительной власти статус уполномоченного органа имеет только Ространснадзор.

Сложнее обстоит дело с Росавиацией. С самого начала административной ре-



формы придавать агентству статус уполномоченного органа нормативными правовыми документами, видимо, не планировалось. С 2005 г. началось изменение системы обязательной сертификации и лицензирования. Эти методы госрегулирования получают статус государственных функций (государственных услуг).

Постановлением Правительства РФ [14] был утвержден порядок разработки и утверждения административных регламентов исполнения государственных функций (государственных услуг). Согласно ему федеральные органы исполнительной власти обязаны одновременно с утверждением административных регламентов внести изменения в ведомственные нормативные правовые акты, исключив положения, регламентирующие исполнение государственной функции (предоставление государственной услуги). Если положения нормативных правовых актов включены в административный регламент, федеральная исполнительная власть обязана их отменить.

На практике это важное требование не выполняется. Так, в нарушение постановления [там же] административный регламент Росавиации, касающийся исполнения государственной функции по организации и проведению сертификации эксплуатантов коммерческой гражданской авиации, был утвержден приказом Росавиации от 12.09.2008 г. № 307.

В Постановлении Правительства РФ [там же] введена норма, в соответствии с которой федеральные органы исполнительной власти не вправе устанавливать в административных регламентах полномочия федеральных органов исполнительной власти, не предусмотр-

енные федеральными конституционными законами, федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента РФ и Правительства РФ. Одним из примеров нарушения этого постановления является приказ Минтранса России № 206 (2010), изданный в целях реализации мер по государственному регулированию деятельности гражданской авиации и повышения уровня безопасности полетов на воздушном транспорте. В п. 4 приказа установлено, что «внесение аэродромов в Государственный реестр гражданских аэродромов Российской Федерации, допуск к эксплуатации аэродрома и выдача свидетельства о государственной регистрации аэродрома осуществляется Федеральным агентством воздушного транспорта... в рамках исполнения государственной функции государственной регистрации гражданских аэродромов и аэропортов, ведения Государственного реестра гражданских аэродромов Российской Федерации».

На основании Постановления Правительства РФ [14] приказом Минтранса России [16] был введен в действие административный регламент Росавиации, касающийся исполнения государственных функций по организации и проведению в установленном порядке обязательной сертификации аэропортов. Подзаконными актами обязательную сертификацию перевели в статус государственных услуг, а изменения в федеральные законы, как того требует Постановление Правительства РФ [14], не внесли. При этом Росавиации в случае оказания государственных услуг по проведению обязательной сертификации аэропортов предоставлено право проводить инспекционный контроль сертифицированных объектов и аэропортов.

Возникает вопрос: каким нормативным правовым актом установлено пра-

¹ В главу IV ВК РФ внесены изменения, в соответствии с которыми функции федеральных органов исполнительной власти по контролю упразднены.



во Росавиации проводить инспекционный контроль предоставленной услуги?

Как известно, под услугами понимаются виды полезной деятельности, не предполагающей создания материальных ценностей или самостоятельного материального продукта. Согласно ГОСТ 30335-95 / ГОСТ Р 506-46-94 и стандарту ИСО 9004-2, услуга — это результат непосредственного взаимодействия исполнителя услуги и ее потребителя. Следовательно, только после получения потребителем услуги можно проверить и проконтролировать ее качество. Эта проверка должна входить в полномочия потребителя и контрольных органов третьей стороны.

Стоит также добавить, что предоставление Росавиации права проведения контроля входит в противоречие с федеральными законами [2; 3; 5] и указом Президента РФ [7].

Совмещение недопустимо

Одна из проблем обеспечения государственного регулирования состоит в предоставлении всех функций и полномочий одному федеральному органу исполнительной власти — Росавиации, что противоречит требованиям нормативных правовых документов.

Так, в соответствии со ст. 3 закона [5], в РФ должны быть обеспечены:

- независимость органов по аккредитации и органов по сертификации от изготовителей, продавцов, исполнителей и приобретателей;
- недопустимость ограничения конкуренции при осуществлении аккредитации и сертификации (в действительности же конкуренция отсутствует, так как только Росавиация осуществляет аккредитацию и сертификацию).
- недопустимость совмещения полномочий органа государственного

контроля (надзора) и органа по сертификации (тогда как в полномочия Росавиации входят аккредитация привлекаемых организаций и проведение обязательной сертификации в форме предоставлении государственных услуг; проведение инспекционного контроля сертифицированных объектов и предприятий воздушного транспорта);

- недопустимость совмещения одним органом полномочий на аккредитацию и сертификацию (по состоянию на 2012 г. Росавиация осуществляет и то и другое).

Права без обязанностей

В Российской Федерации есть еще одна организация, предоставляющая услуги по обязательной сертификации международных и категоризованных аэродромов, воздушных судов, наземной авиационной техники. Это Межгосударственный авиационный комитет (МАК). Он не входит в структуру федеральных органов исполнительной власти [7], не является уполномоченным органом, но обеспечивает государственное регулирование в области гражданской авиации.

По заключению межфракционного депутатского объединения «Авиация и космонавтика России» Государственной думы Федерального собрания РФ, «Межгосударственный авиационный комитет является надгосударственным органом, выполняющим в Российской Федерации ряд государственных функций в области авиационной деятельности и в силу своего исключительного статуса не несущий практически никакой ответственности за выполнение государственных функций, в том числе за безопасность полетов. Полномочия МАК входят в противоречие с отдельными указами Президента РФ и воздушным законодательством РФ» [10].

...

Таким образом, в 2004–2011 гг. в указ Президента РФ [7] вносились существенные изменения и, соответственно, изменялись функции и полномочия федеральных органов исполнительной власти. За это время было проведено несколько реорганизаций федеральных органов исполнительной власти в области воздушного транспорта с перераспределением функций и полномочий и созданием новых органов.

Постоянно изменялись как функции Минтранса РФ, так и положение о нем [11]: в редакции 2011 г. Минтрансу предоставлено право выполнять функции по выработке государственной политики, нормативному правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства РФ, авиационно-космического поиска и спасания, обеспечения транспортной безопасности, государственной регистрации прав на воздушные суда.

Реорганизационные процедуры привели к тому, что Ространснадзор хотя и остался уполномоченным органом в области гражданской авиации, все полномочия по осуществлению государственного регулирования в области гражданской авиации у него упразднены. Остается не внесенная поправка в ч. 3 ст. 8 Воздушного кодекса РФ о проведении обязательной сертификации и аттестации уполномоченными органами, на которые возложены организация и проведение обязательных сертификации и аттестации.

Согласно закону [1], государственный контроль за соответствием гражданских аэродромов и аэропортов предъявляемым к ним требованиям осуществляется уполномоченным органом, на который в установленном порядке возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских аэродромов и аэропортов (ч. 4 ст. 48). У Ространснадзора функции и полномочия по организации и проведению обязательной сертификации аэродромов и аэропортов отсутствуют, следовательно, служба не имеет права осуществлять государственный контроль этим методом.

По закону [1], контроль осуществляется за соблюдением законодательства и международных договоров Российской Федерации, а также требований соответствующих сертификатов и лицензий (ст. 65). Но это уже не относится к

Термины и определения

Аэропорт [1] — комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование, авиационный персонал и других работников.

Авиационное предприятие [1] — юридическое лицо, которое, независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, в качестве основных целей своей деятельности имеет осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ.

Аэропортовая деятельность [21] — осуществляемая юридическими лицами деятельность по обеспечению взлета, посадки, руления, стоянки воздушных судов, их техническому обслуживанию и обеспечению горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями, коммерческому обслуживанию пассажиров, багажа, почты и грузов.

Главный оператор — хозяйствующий субъект, имеющий сертификат аэропорта и свидетельство о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации (Постановление Правительства РФ от 22.07.2009 г. № 599).

Лицензирующие органы [6] — уполномоченные федеральные органы исполнительной власти или их территориальные органы и — в случае передачи осуществления полномочий РФ в области лицензирования органам государственной власти субъектов РФ — органы исполнительной власти субъектов РФ, осуществляющие лицензирование.

Оператор — хозяйствующий субъект, имеющий сертификаты на осуществление аэропортовой деятельности, имеющий и (или) использующий на любом законном основании комплекс сооружений, включающий в себя аэродром и (или) аэровокзал и (или) другие объекты инфраструктуры аэропорта, предназначенные для оказания комплекса или части услуг в аэропортах (Постановление Правительства РФ № 599 (2009)).

Орган по сертификации [5] — юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, аккредитованные в установленном порядке для выполнения работ по сертификации.

Сертификация [там же] — форма осуществляемого органом по сертификации подтверждения соответствия объектов требованиям технических регламентов, положениям стандартов или условиям договоров.

Система сертификации [там же] — совокупность правил выполнения работ по сертификации, ее участников и правил функционирования системы сертификации в целом.

Ространснадзору. В положении Госавианadzора применен термин «надзор», а «контроль» и «надзор» — это разные термины, которые в нормативно-правовых документах используются в разных значениях.

Полностью изменились функции Росавиации. В соответствии с Постановлением Правительства РФ [12] ей предоставлено право оказывать государственные услуги, управлять государственным имуществом в сфере воздушного транспорта, использования воздушного пространства, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства РФ и авиационно-космического поиска и спасания. Кроме того, агентству приписаны функции по оказанию государственных услуг в области транспортной безопасности, государственной регистрации прав на воздушные суда. Однако государственное регулирование, реализуемое методом предоставления

услуг, в нормативно-правовых документах не предусмотрено.

Источники

1. Федеральный закон от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации».
2. Федеральный закон от 08.01.1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации».
3. Федеральный закон от 26.12.2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».
4. Федеральный закон от 17.08.1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях».
5. Федеральный закон от 27.12.2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании».
6. Федеральный закон от 04.05.2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности».
7. Указ Президента Российской Федерации от 09.03.2004 г. № 314.

8. Указ Президента Российской Федерации от 05.09.2005 г. № 1049 «О Федеральной аэронавигационной службе».

9. Указ Президента Российской Федерации от 11.09.2009 г. № 1033 «О мерах по совершенствованию государственного регулирования в области авиации».

10. Информационный бюллетень межфракционного депутатского объединения «Авиация и космонавтика России» № 5 (2005).

11. Постановление Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 г. № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации».

12. Постановление Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 г. № 396 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта».

13. Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 г. № 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта».

14. Постановление Правительства РФ от 11.11.2005 г. № 679 «О порядке разработки и утверждения административных регламентов исполнения государственных функций и административных регламентов предоставления государственных услуг».

15. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 01.07.2009 г. № 105 «Об утверждении схем размещения территориальных органов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федеральной аэронавигационной службы, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального агентства железнодорожного транспорта».

16. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 22.12.2008 г. № 217 «Об утверждении административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта исполнения государственных функций по организации и проведению в установленном порядке обязательной сертификации аэропортов и ведению государственного реестра аэропортов Российской Федерации».

17. Приказ Минтранса России от 21.06.2006 г. № 70 «О признании утратившим силу приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 17 мая 2001 г. № 88».

18. ГОСТ 30335-95 / ГОСТ Р 506-46-94 «Услуги населению. Термины и определения».

19. Приказ Росавиации от 01.11.2008 г. № 462 «О реорганизации территориальных органов Федерального агентства воздушного транспорта».

20. Приказ Ространснадзора от 09.07.2009 г. № НЛ-702 ФС «О реорганизации территориальных органов государственного авиационного надзора федеральной службы по надзору в сфере транспорта».

21. Федеральные авиационные правила «Сертификация аэропортов. Процедуры», утвержденные Приказом ФСВТ России от 24.04.2000 г. № 98.